This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

HOOVER
INSTITUTION
STANFORD LIBRARIES

Stanford University Libraries
3 6105 120 089 631

Françaises Vigneras

COTE FRANÇAISE DES SOMALIS

DT411
V683

PARIS
IMPRIMERIE PAUL DUPONT
4, Rue du Bouloi
—
1900

STANFORD LIBRARIES

HOOVER
INSTITUTION

EXPOSITION UNIVERSELLE DE 1900

COLONIES

ET

PAYS DE PROTECTORAT

J. CHARLES-ROUX

Ancien député

Délégué des Ministères des Affaires étrangères et des Colonies

Marcel SAINT-GERMAIN

Sénateur

Directeur adjoint au Délégué

Yvan BROUSSAIS

Sous-Directeur

Victor MOREL

Secrétaire général

Frédéric BASSET

Chef de cabinet du Délégué

NOTICE

SUR LA

Côte Française des Somalis

PAR

Sylvain VIGNÉRAS

RÉDACTEUR AU MINISTÈRE DES COLONIES

COMMISSAIRE-ADJOINT DE LA COLONIE A L'EXPOSITION UNIVERSELLE DE 1900

M. BOUCARD, *Ancien Inspecteur général des Forêts, Commissaire.*

M. VIGNÉRAS, *Rédacteur au Ministère des Colonies, Commissaire adjoint.*

M SURICAUD, *Commissaire adjoint en second.*

M. SCELLIER DE GISORS, *Architecte en chef de l'Exposition des Colonies.*

M. D'ESTIENNE, *Artiste peintre, chargé du Diorama.*

PARIS

IMPRIMERIE PAUL DUPONT

4 — RUE DU BOULOI

—

1900

V683

CHAPITRE PREMIER

HISTORIQUE (1)

Origines et développement de la colonie jusqu'en 1896. — Notre établissement à Obock (2) remonte à 1858, à l'époque d'un voyage que M. Henri Lambert, agent consulaire de France à Aden, fit à *Zeylah*, à *Hodeïdah* et dans la baie de *Tadjourah*, pour acheter, en prévision de l'ouverture du canal de *Suez*, un port au débouché de la Mer Rouge. Ibrahim Abou-Bekr, un des principaux chefs de la baie, qu'il réussit, au cours de ce voyage, à arracher des prisons du sultan d'Hodeïdah, lui offrit, pour reconnaître ce service, de céder à la France les territoires d'*Obock*. — Malheureusement M. Henri Lambert ne devait pas recueillir le fruit de ses travaux : il était assassiné près des îles *Mushah*, à l'entrée du golfe de Tadjourah, le 4 juin 1859, et son œuvre ne fut reprise que deux ans plus tard, par le capitaine de vaisseau Fleuriot de Langle. Cet officier entra en relations avec Ibrahim Abou-Bekr, fit châtier les assassins de Lambert, et prépara la conclusion du traité du 11 mars 1862, qui nous donna, moyennant la somme de dix mille thalers, le port d'Obock et le territoire compris entre le *Ras Doumeirah* au Nord et le *Ras Ali* au Sud.

---

(1) M. Martineau, gouverneur de la Côte française des Somalis, a bien voulu s'intéresser à cette notice, en nous faisant tenir des notes sur l'état actuel de la colonie. Ces notes sont dues à M. Corrard, chef du service des Douanes Djibouti, dont le travail nous a été d'un grand secours, et à M. Lefebvre, agent principal des Affaires indigènes. Pour ce qui concerne le commerce général de l'Abyssinie, nous avons largement puisé dans les articles ou notes manuscrites de M. Riès, conseiller du commerce extérieur à Aden, que nous tenons à remercier du concours précieux qu'il nous a prêté. Nous devons encore des remerciements à M. Camille Chabrier, professeur au Lycée Janson-de-Sailly, qui a très obligeamment revu avec nous ce travail.

(2) La Colonie d'Obock a reçu en 1896 la dénomination de Côte Française des Somalis.

Toutefois, la France n'utilisa que beaucoup plus tard cette nouvelle possession ; elle ne s'y établit qu'au moment où la dernière guerre franco-chinoise (1883-1885) nous mit dans l'obligation d'établir des postes d'approvisionnements sur la ligne de Chine, après que les Anglais nous eurent fermé leurs ports d'Extrême-Orient.

« On installa donc un gouvernement à Obock ; des dépôts « de charbon et de vivres y furent constitués, et les bâtiments « de guerre purent, pendant un temps, s'y ravitailler en « denrées et en combustible.

« Créée pour la nécessité d'un moment, notre station « d'Obock avait rendu les services qu'on attendait d'elle. La « guerre terminée, son occupation paraissait sans objet. « Sans doute, l'importance de nos colonies d'Extrême-Orient « réclamait comme auparavant, pour notre marine de guerre, « un point de relâche entre la Mer Rouge et nos possessions « d'Indo-Chine. Mais la cherté et la rareté des approvisionne- « ments, le peu de profondeur du port, qui ne permettait pas le « débarquement à quai des voyageurs et des marchandises, « devaient écarter l'idée d'en faire pour nos grands paque- « bots un poste de ravitaillement et d'escale. Le commerce « pouvait-il au moins espérer un écoulement facile de ses « produits et un frêt suffisant pour ses bateaux ? Obock même, « comme le jardin que la petite garnison entretenait à grand « renfort d'arrosage, n'était qu'une création artificielle, à peine « capable de se suffire à elle-même, à plus forte raison de « fournir matière à des transactions un peu actives; autour « d'Obock, de vastes étendues désolées, dominées par de hautes « montagnes difficilement accessibles, le désert « profond, mi- « roitant, plein de mirages, sinistre avec son soleil qui tue » (1). « Une occupation sans bénéfice ou un abandon sans compen- « sation : telle était l'alternative à laquelle on semblait réduit « en 1886.

(1) Pierre Loti. *Propos d'exil.*

Une vue d'Obock.

« Avec un sens très net des nécessités et des intérêts en « jeu, le gouverneur de la colonie, M. Lagarde, sut à la fois « ménager le présent et préparer l'avenir. En face d'Obock, de « l'autre côté du golfe de Tadjourah, se trouvait une rade, « connue des boutres arabes, qui offrait un développement « assez considérable et de grandes profondeurs où les navires « de fort tonnage pouvaient mouiller en toute sécurité.

« Les indigènes donnaient le nom de Djibouti au plateau « qui la domine, et l'on savait qu'un des chemins convergeant « vers Djibouti aboutissait directement au Harrar, province « fort riche, occupée en 1887 par les troupes du roi Ménélick.

« Ce chemin traversait, il est vrai, des régions désolées sur une « longueur de près de 300 kilomètres, mais on n'ignorait pas « qu'il était coupé de distance en distance par quelques puits, « creusés par les indigènes, par quelques bassins naturels et par « des ruisseaux où les caravanes trouvaient de l'eau en quantité « suffisante pour leurs besoins (1). »

Une série de traités nous avait bien déjà permis d'établir notre protectorat sur les territoires de Tadjourah, d'*Ambabo*, puis du *Gubbet Karab*, qui entoure le fond de la baie; mais la possession d'aucun de ces territoires ne permettait de relier la colonie aux riches régions de l'intérieur. Djibouti seul pouvait réaliser pleinement cet objet, et c'est à Djibouti que le gouverneur d'Obock projeta de créer un second établissement. La France en prenait possession au commencement de 1888, et un arrangement de la même année avec l'Angleterre déterminait par une ligne droite partant des puits d'*Hadou* à l'est de Djibouti, et aboutissant à Harrar, la sphère d'influence des deux puissances sur cette partie de la côte Somali.

Les débuts furent modestes : un poste de police, quelques huttes indigènes et un embryon de jetée, tel fut le bilan de

(1) S. Vignéras. *Une mission française en Abyssinie.* Armand Colin, 1897

Jardin à Tadjourah.

la première année d'occupation. Mais peu à peu, grâce aux commerçants, aux boutiquiers, aux trafiquants indigènes et aux habitants d'Obock qui suivirent tous l'impulsion donnée, il s'éleva sur ce plateau naguère inculte et désert une petite cité active et grouillante de quatre à cinq mille âmes, qu'on sentait pleine de vitalité dès l'année 1895.

Cliché de la Compagnie du chemin de fer.
Un coin du port à Djibouti.

La colonie de 1896 *à* 1900. — Devant ces résultats, le gouvernement n'hésita pas à transférer le chef-lieu de la colonie à Djibouti, et un décret du 20 mai 1896 groupait les divers territoires de la colonie sous la dénomination de Côte Française des Somalis. Le câble qui relie Obock à *Périm* et de là à l'Europe était prolongé jusqu'au nouveau chef-lieu. La compagnie des Messageries maritimes en fit un de ses points d'escale et y créa une agence et un dépôt de charbon; un service postal régulier était établi avec l'*Abyssinie;* les négo-

ciants de la colonie commençaient à lier des relations commerciales avec cette région ; un mouvement progressif d'échanges s'en suivit, et les caravanes ne tardèrent pas à sillonner le chemin de Djibouti à Harrar et inversement, au détriment des ports anglais de la côte des Somalis, *Zeylah* et *Berberah*, qui détenaient jusqu'alors le monopole des affaires avec l'*Éthiopie* du sud et les pays *Gallas*.

En deux ans les progrès de la colonie avaient été sensibles, et sa population s'était accrue de 2,000 âmes environ. Mais il restait encore beaucoup à faire, pour arriver même à égaler l'importance commerciale des ports de Zeylah et de Berberah, auxquels une longue possession assurait une avance considérable. En outre, jusque-là, à Djibouti comme à Zeylah, les transports s'étaient faits à dos de mulet et de chameau, ce qui excluait du trafic les marchandises lourdes ou encombrantes. Devait-on s'en tenir à ces procédés primitifs, ou doter notre colonie de moyens de communication plus rapides et surtout plus pratiques, qui détourneraient définitivement sur Djibouti le courant des transactions abyssines ?

C'est en se pénétrant de ces considérations que M. Chefneux, le Français que connaissent tous ceux qui s'intéressent aux choses de l'Abyssinie, eut le premier l'idée de la création d'un chemin de fer. Il se mit résolument à l'œuvre, obtint l'assentiment des gouvernements français et éthiopien, et il fut convenu que Djibouti serait la tête de ligne de ce chemin de fer, qui aurait pour point d'aboutissement Harrar d'abord, *Addis-Ababa* ensuite, et ne serait établi qu'en territoire français et abyssin.

Au nom de M. Chefneux il convient de joindre celui de M. Ilg, sujet suisse, conseiller du négus Ménélick, qui était déclaré en même temps que lui concessionnaire de la ligne.

Forts de l'approbation des deux nations intéressées, les promoteurs ne tardèrent pas à constituer la Compagnie Impériale des Chemins de fer Ethiopiens, société anonyme française au

capital de dix-huit millions de francs, qui possède le monopole de la construction et de l'exploitation d'un réseau de voies ferrées en Éthiopie.

Dès l'année 1896, des missions d'étude étaient envoyées sur place, et la construction du chemin de fer fut commencée deux ans plus tard. Djibouti s'accrut aussitôt d'une population importante d'ingénieurs, de contremaîtres, d'ouvriers européens de différentes nationalités et d'autochtones de la colonie, si bien que de 6,000 environ en 1897, le nombre de ses habitants était porté à 10,000 en 1898. Par contre-coup toute une catégorie d'industries nouvelles étaient créées; le commerce local allait grandissant, et la ville se couvrait de constructions. Par suite d'un développement prodigieux, elle compte aujourd'hui 15,000 habitants, dont 2,000 Européens, et contient en réduction tous les éléments d'une grande cité française d'outre-mer.

Quant au chemin de fer, le premier tronçon, qui est celui de Djibouti à Harrar, aura une étendue de 290 kilomètres, et il sera exécuté sous peu, s'il ne l'est déjà, sur un parcours de 110 kilomètres. Il a déjà nécessité la construction de deux grands viaducs en acier de 160 mètres d'ouverture aux kilomètres 20 et 52; mais les ingénieurs de la compagnie considèrent que le plus gros de la besogne est fait, et qu'après le kilomètre 130, qui marque la limite d'une région volcanique assez accidentée et le commencement d'un immense plateau uni, il n'y aura plus de grosses difficultés à vaincre; leur avis est même que ce premier tronçon sera livré d'ici à deux ans environ. Sur son parcours la ligne s'écarte un peu, à droite, de la route de Djibouti à Harrar, évitant autant que possible les parties accidentées. En fait, on n'a pas eu à employer de pentes ou de rampes supérieures à $0^{m}025$. Ajoutons que la voie est à l'écartement d'un mètre et que les traverses sont en acier.

Administration en 1900. — La colonie est administrée par

Cliché de la Compagnie du chemin de fer.
Viaduc de Chébélé.

Cliché de la Compagnie du chemin de fer.
Tranchée du K, 128 + 600.

un gouverneur, qui est assisté d'un conseil privé composé de trois fonctionnaires et de trois habitants notables. Outre les fonctions administratives, il exerce les fonctions de justice, soit personnellement, soit par une délégation de ses pouvoirs.

Les diverses branches de l'administration sont les suivantes :

1° *Le secrétariat général*, dont le personnel comprend, en dehors du secrétaire général, un chef de bureau, un sous-chef, trois commis ou écrivains auxiliaires et un certain nombre de plantons.

2° *Le service des douanes et contributions diverses.* — En font partie un chef de service, deux commis et des gardiens de quai.

3° *Le service des postes et télégraphes.* — Composé d'un receveur, de cinq agents et d'un personnel de courriers-piétons.

4° *Le Trésor.* — Le trésorier-payeur en est l'unique fonctionnaire.

5° *Le service des affaires indigènes*, qui est assuré par deux administrateurs, quatre agents ou chefs de sections et cent agents indigènes Haoussas, Abyssins et Somalis.

6° *Un service de police et des prisons.* — Le commissaire de police est assisté d'un adjudant et de cinquante policiers indigènes.

7° *Le service de la justice.* — La justice est rendue par un délégué du Gouverneur, qui remplit les fonctions de juge de paix à compétence étendue, et par un conseil d'appel, composé du gouverneur de la colonie et de deux assesseurs. Ce conseil se constitue au besoin en tribunal criminel. Aucun magistrat de carrière n'est affecté à ce service. Ajoutons que, selon toute vraisemblance, il n'en sera bientôt plus de même.

8° *Le service des travaux publics.* — A sa tête est un conducteur principal des ponts et chaussées, aidé d'un agent secondaire et d'un chef de chantier.

9° *Le service des ports et rades.* — Il comprend un chef de port, douze canotiers et des gardiens de feux.

10° *Le Jardin du gouvernement*, entretenu par un chef jardinier et sept jardiniers indigènes.

11° *Le service sanitaire* qui comprend un médecin et deux infirmiers indigènes.

Budget de 1900. — Dans ses grandes lignes, le budget de la Côte française des Somalis se décompose comme suit :

I. — RECETTES.

I.	Subvention de la métropole	300,000 fr.
II.	Impôts indirects	112,000
III.	Impôts directs	8,500
IV.	Contributions diverses	161,000
	TOTAL DES RECETTES	581,500 fr.

II. — DÉPENSES.

I.	Dépenses d'administration	161,900 fr.
II.	Affaires indigènes	161,000
III.	Justice	6,600
IV.	Travaux publics. Ports et rades	202,600
V.	Service sanitaire	18,400
VI.	Dépenses diverses et imprévues	31,000
	TOTAL DES DÉPENSES	581,500 fr.

Comme on vient de le voir, la subvention de l'État est de 300,000 francs en 1900, mais il est à remarquer que cette somme est inférieure de 137,500 francs à la subvention de l'année précédente. Ces chiffres montrent mieux que tout commentaire quelle est déjà la vitalité de notre colonie, et l'on est en droit d'espérer qu'elle arrivera en peu de temps à se suffire à elle-même et à se constituer une caisse de réserve.

Cliché de M. Vignéras.

Le Désert.

CHAPITRE II

LE PAYS ET SES HABITANTS

Description sommaire du pays. — Limites. — La colonie française de la Côte des Somalis s'étend à l'entrée du détroit de *Bab-el-Mandeb*. Elle est tout entière située dans la zone tropicale. Le ras *Doumeïrah*, au nord, la sépare des possessions italiennes de l'*Erythrée*, et à partir des puits d'*Hadou*, au sud, s'étendent les territoires de *Zeylah* et de *Berberah*, dépendant momentanément de l'Angleterre. Quant à ses limites intérieures, il est impossible de les déterminer exactement, sauf du côté de la colonie anglaise de Zeylah. Aucune délimitation précise au nord, du côté des possessions italiennes. Du côté de l'Abyssinie, la frontière est nominalement constituée par une ligne imaginaire courant parallèlement à 90 kilomètres de la côte, en deçà de laquelle les régions relèveraient de l'influence française.

Côtes. — Du ras Doumeïrah aux puits d'Hadou, les deux points extrêmes de la colonie, on compte environ 250 kilomètres de côte, succession de falaises d'un sable durci et raviné, presque partout nues et desséchées, dont la monotonie ne s'interrompt que pour laisser place au golfe de *Tadjourah.* Les points intermédiaires sont le *ras Doumeïrah*, le *ras Bir*, *Obock*, le *ras Ali*, *Ambabo*, *Sagallo*, *Ambado* et *Djibouti.* Un peu au nord de Djibouti on rencontre les petites îles *Mushah.* Entre le ras Doumeïrah et le ras Bir se trouvent sept ilôts rocheux, les *Frères*, qui appartiennent à la France. Au ras Bir commence le golfe de Tadjourah, dont le fond constitue le *Gubbet-Karab*, vaste baie ovale très resserrée à l'entrée, et qui se termine à Djibouti, formant ainsi un golfe particulier dans l'immense golfe d'Aden. A l'exception d'Obock, de Tadjourah et de Djibouti, tous les points cités ne sont que des expressions géographiques. Quant à Obock, depuis le transfert du chef-lieu à Djibouti, la ville est devenue une misérable bourgade de 300 habitants, où nous n'entretenons qu'un agent européen chargé d'assurer les transmissions télégraphiques. Tadjourah n'est également qu'un petit centre sans importance de cinq à six cents habitants. Djibouti seul est donc l'âme de la colonie. Sur lui se concentre tout l'intérêt.

Djibouti. — Vue du golfe, la ville offre un aspect assez coquet, avec ses maisons toutes blanches se détachant sur deux plateaux nus. Au premier plan, deux jetées s'avancent dans la mer à de grandes distances, tandis qu'au fond une lagune basse tremble, comme noyée dans une buée transparente qui n'est qu'un mirage.

A mesure qu'on pénètre plus avant dans le port, les objets se précisent. A gauche, se faisant suite, le plateau du *Marabout* et le plateau du *Serpent.* A droite, le plateau de *Djibouti*, rattaché aux deux autres par une lagune étroite et portant sur l'un de ses versants le village indigène, dont on distingue les huttes basses.

A l'extrémité du Marabout, de grandes constructions, un dépôt de charbon, et tout autour une flottille de chalands et de remorqueurs. Ce sont les *Messageries maritimes*. Plus loin un fouillis d'ateliers, de petites habitations occupées par des mercantis et quelques belles maisons neuves. Au delà commence, le Serpent où s'élèvent, à côté de l'hôpital, de grandes bâtisses carrées, aux toits plats, percées de nombreuses ou-

Cliché de la Compagnie du chemin de fer.
La gare du chemin de fer.

vertures. Avec leur allure européenne, elles sont plus jolies que pratiques, dans ce pays du soleil, où la maison arabe aux murs épais, aux cours intérieures, semblerait devoir être le type choisi. Sur ce plateau et du côté intérieur de la baie, on aperçoit la gare du chemin de fer, qui occupe une espace de 10 hectares. De la jetée du Marabout, des rails y aboutissent, permettant le transport des marchandises du point même de débarquement. Cette jetée, dont la longueur totale sera de 900 mètres, présente déjà 400 mètres complètement terminés et 400 mètres en voie

d'achèvement. Les navires pourront y accoster, les rails du chemin de fer seront poussés jusqu'à son extrémité, et les opérations de chargement et de débarquement se feront directement des bateaux sur les wagons et inversement. Les marchandises en transit éviteront de la sorte des manipulations coûteuses. Dans l'autre sens, le chemin de fer emprunte la lagune, passe derrière le plateau de Djibouti et s'enfonce de là dans l'intérieur.

C'est sur les plateaux du Marabout et du Serpent que semble devoir se concentrer dans l'avenir, la vie commerciale du chef-lieu.

Quant au plateau de Djibouti, aujourd'hui entièrement couvert de constructions, il présente un aspect très différent des deux autres. Les maisons neuves, haussées prétentieusement sur un ou deux étages, s'y mêlent aux modestes bâtisses de la première heure dans un disparate pittoresque. Au commencement de la jetée se dresse l'hôtel du gouverneur, vaste édifice fait de morceaux successifs sans style et sans caractère. Viennent ensuite la place du port et la grande place de la ville, où se tenait autrefois le marché. On l'a relégué à la porte de Harrar, en haut d'une petite rampe d'où part l'unique route vers l'intérieur.

La partie de la ville qui se groupe sur le plateau de Djibouti reste le centre actif, commerçant, animé du chef-lieu. Hôtels, cafés, maisons de commerce, petites échoppes, petites industries, bijoutiers indigènes, dépendances de l'administration, tout s'y trouve réuni. Aux devantures s'étalent les articles les plus variés, depuis le casque colonial jusqu'aux articles d'ameublement; dans la rue s'agite sous le soleil une foule bariolée, piétons, cavaliers, Européens, Abyssins, Arabes, Arméniens, longues caravanes de chameaux et de mulets, sous l'œil protecteur des agents de police à la toque blanche bordée de rouge. Partout, et principalement dans le quartier indigène, une nuée grouillante de bambins de tous âges, peu ou point vêtus.

Le tumulte s'apaise un peu, lorsqu'on passe au village indigène, qui entasse au bas du plateau ses paillottes soutenues par des morceaux de bois noueux, et coiffées de toits de nattes.

De là, la route du désert conduit aux jardins et aux sources d'Ambouli. Cette route est sillonnée toute la journée par des files d'indigènes, hommes et femmes, les porteurs d'eau de la colonie, traînant des wagonnets ou conduisant des ânes chargés des ustensiles les plus variés. Mais avant peu Djibouti, alimenté d'eau douce par une canalisation dont les travaux sont avancés, verra disparaître et ce moyen primitif d'approvisionnement et le pittoresque dont il égayait ses environs.

C'est au sud-est de Djibouti, en suivant la côte du côté du cap Gardafui que nous trouvons successivement les deux ports de Zeylah et de Berberah, possessions égyptiennes occupées par l'Angleterre. Zeylah n'a qu'une rade foraine dont le peu de profondeur oblige les bâtiments à mouiller à plusieurs milles du rivage. Berberah possède au contraire un excellent port.

Intérieur. — Le Désert. — En arrière des côtes se succèdent de minuscules plateaux, anciens fonds de mer d'une aridité et d'une monotomie désolante. Par endroits, des torrents qu'alimentent les eaux de pluie à des intervalles très longs et où l'on rencontre une maigre végétation d'herbes drues, de mimosas, de palétuviers et parfois de palmiers-dattiers, comme à Tadjourah, Ambabo et Sagallo. C'est dans les sables de ces torrents que se trouve l'eau potable, à des profondeurs variant de $0^{m},50$ à 4 mètres.

Plus avant dans l'intérieur ou quelquefois dès le rivage, se dressent de petites collines de formation volcanique qui, d'abord groupées et enchevêtrées, se divisent ensuite et courent vers l'intérieur en s'élevant graduellement et en laissant des intervalles occupés par des gorges, des ravins et des plateaux ; elles aboutissent enfin à de véritables massifs, qui constituent les premiers contreforts de cet immense tronc de cône en escalier

capital de dix-huit millions de francs, qui possède le monopole de la construction et de l'exploitation d'un réseau de voies ferrées en Éthiopie.

Dès l'année 1896, des missions d'étude étaient envoyées sur place, et la construction du chemin de fer fut commencée deux ans plus tard. Djibouti s'accrut aussitôt d'une population importante d'ingénieurs, de contremaîtres, d'ouvriers européens de différentes nationalités et d'autochtones de la colonie, si bien que de 6,000 environ en 1897, le nombre de ses habitants était porté à 10,000 en 1898. Par contre-coup toute une catégorie d'industries nouvelles étaient créées; le commerce local allait grandissant, et la ville se couvrait de constructions. Par suite d'un développement prodigieux, elle compte aujourd'hui 15,000 habitants, dont 2,000 Européens, et contient en réduction tous les éléments d'une grande cité française d'outre-mer.

Quant au chemin de fer, le premier tronçon, qui est celui de Djibouti à Harrar, aura une étendue de 290 kilomètres, et il sera exécuté sous peu, s'il ne l'est déjà, sur un parcours de 110 kilomètres. Il a déjà nécessité la construction de deux grands viaducs en acier de 160 mètres d'ouverture aux kilomètres 20 et 52; mais les ingénieurs de la compagnie considèrent que le plus gros de la besogne est fait, et qu'après le kilomètre 130, qui marque la limite d'une région volcanique assez accidentée et le commencement d'un immense plateau uni, il n'y aura plus de grosses difficultés à vaincre; leur avis est même que ce premier tronçon sera livré d'ici à deux ans environ. Sur son parcours la ligne s'écarte un peu, à droite, de la route de Djibouti à Harrar, évitant autant que possible les parties accidentées. En fait, on n'a pas eu à employer de pentes ou de rampes supérieures à $0^{m}025$. Ajoutons que la voie est à l'écartement d'un mètre et que les traverses sont en acier.

Administration en 1900. — La colonie est administrée par

Cliché de la Compagnie du chemin de fer.
Viaduc de Chébélé.

Cliché de la Compagnie du chemin de fer.
Tranchée du K, 128 + 600.

un gouverneur, qui est assisté d'un conseil privé composé de trois fonctionnaires et de trois habitants notables. Outre les fonctions administratives, il exerce les fonctions de justice, soit personnellement, soit par une délégation de ses pouvoirs.

Les diverses branches de l'administration sont les suivantes :

1° *Le secrétariat général*, dont le personnel comprend, en dehors du secrétaire général, un chef de bureau, un sous-chef, trois commis ou écrivains auxiliaires et un certain nombre de plantons.

2° *Le service des douanes et contributions diverses.* — En font partie un chef de service, deux commis et des gardiens de quai.

3° *Le service des postes et télégraphes.* — Composé d'un receveur, de cinq agents et d'un personnel de courriers-piétons.

4° *Le Trésor.* — Le trésorier-payeur en est l'unique fonctionnaire.

5° *Le service des affaires indigènes*, qui est assuré par deux administrateurs, quatre agents ou chefs de sections et cent agents indigènes Haoussas, Abyssins et Somalis.

6° *Un service de police et des prisons.* — Le commissaire de police est assisté d'un adjudant et de cinquante policiers indigènes.

7° *Le service de la justice.* — La justice est rendue par un délégué du Gouverneur, qui remplit les fonctions de juge de paix à compétence étendue, et par un conseil d'appel, composé du gouverneur de la colonie et de deux assesseurs. Ce conseil se constitue au besoin en tribunal criminel. Aucun magistrat de carrière n'est affecté à ce service. Ajoutons que, selon toute vraisemblance, il n'en sera bientôt plus de même.

8° *Le service des travaux publics.* — A sa tête est un conducteur principal des ponts et chaussées, aidé d'un agent secondaire et d'un chef de chantier.

9° *Le service des ports et rades.* — Il comprend un chef de port, douze canotiers et des gardiens de feux.

10° *Le Jardin du gouvernement*, entretenu par un chef jardinier et sept jardiniers indigènes.

11° *Le service sanitaire* qui comprend un médecin et deux infirmiers indigènes.

Budget de 1900. — Dans ses grandes lignes, le budget de la Côte française des Somalis se décompose comme suit :

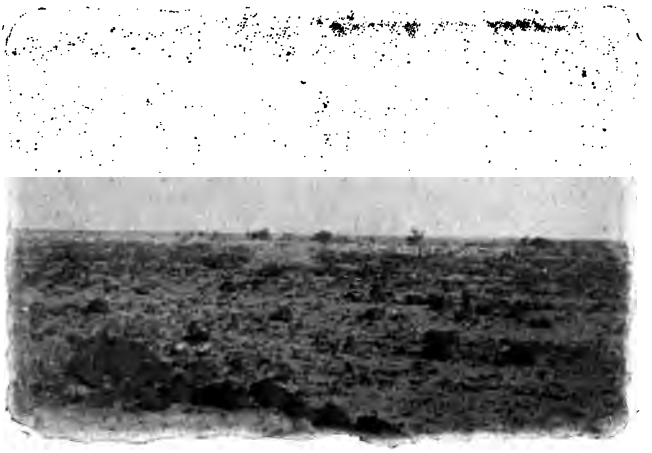
I. — RECETTES.

I.	Subvention de la métropole	300,000 fr.
II.	Impôts indirects	112,000
III.	Impôts directs	8,500
IV.	Contributions diverses	161,000
	TOTAL DES RECETTES	581,500 fr.

II. — DÉPENSES.

I.	Dépenses d'administration	161,900 fr.
II.	Affaires indigènes	161,000
III.	Justice	6,600
IV.	Travaux publics. Ports et rades	202,600
V.	Service sanitaire	18,400
VI.	Dépenses diverses et imprévues	31,000
	TOTAL DES DÉPENSES	581,500 fr.

Comme on vient de le voir, la subvention de l'État est de 300,000 francs en 1900, mais il est à remarquer que cette somme est inférieure de 137,500 francs à la subvention de l'année précédente. Ces chiffres montrent mieux que tout commentaire quelle est déjà la vitalité de notre colonie, et l'on est en droit d'espérer qu'elle arrivera en peu de temps à se suffire à elle-même et à se constituer une caisse de réserve.



Cliché de M. Vignéras.

Le Désert.

CHAPITRE II

LE PAYS ET SES HABITANTS

Description sommaire du pays. — Limites. — La colonie française de la Côte des Somalis s'étend à l'entrée du détroit de *Bab-el-Mandeb.* Elle est tout entière située dans la zone tropicale. Le ras *Doumeïrah*, au nord, la sépare des possessions italiennes de l'*Erythrée*, et à partir des puits d'*Hadou*, au sud, s'étendent les territoires de *Zeylah* et de *Berberah*, dépendant momentanément de l'Angleterre. Quant à ses limites intérieures, il est impossible de les déterminer exactement, sauf du côté de la colonie anglaise de Zeylah. Aucune délimitation précise au nord, du côté des possessions italiennes. Du côté de l'Abyssinie, la frontière est nominalement constituée par une ligne imaginaire courant parallèlement à 90 kilomètres de la côte, en deçà de laquelle les régions relèveraient de l'influence française.

Côtes. — Du ras Doumeïrah aux puits d'Hadou, les deux points extrêmes de la colonie, on compte environ 250 kilomètres de côte, succession de falaises d'un sable durci et raviné, presque partout nues et desséchées, dont la monotonie ne s'interrompt que pour laisser place au golfe de *Tadjourah.* Les points intermédiaires sont le *ras Doumeïrah*, le *ras Bir*, *Obock*, le *ras Ali*, *Ambabo*, *Sagallo*, *Ambado* et *Djibouti.* Un peu au nord de Djibouti on rencontre les petites îles *Mushah.* Entre le ras Doumeïrah et le ras Bir se trouvent sept ilôts rocheux, les *Frères*, qui appartiennent à la France. Au ras Bir commence le golfe de Tadjourah, dont le fond constitue le *Gubbet-Karab*, vaste baie ovale très resserrée à l'entrée, et qui se termine à Djibouti, formant ainsi un golfe particulier dans l'immense golfe d'Aden. A l'exception d'Obock, de Tadjourah et de Djibouti, tous les points cités ne sont que des expressions géographiques. Quant à Obock, depuis le transfert du chef-lieu à Djibouti, la ville est devenue une misérable bourgade de 300 habitants, où nous n'entretenons qu'un agent européen chargé d'assurer les transmissions télégraphiques. Tadjourah n'est également qu'un petit centre sans importance de cinq à six cents habitants. Djibouti seul est donc l'âme de la colonie. Sur lui se concentre tout l'intérêt.

Djibouti. — Vue du golfe, la ville offre un aspect assez coquet, avec ses maisons toutes blanches se détachant sur deux plateaux nus. Au premier plan, deux jetées s'avancent dans la mer à de grandes distances, tandis qu'au fond une lagune basse tremble, comme noyée dans une buée transparente qui n'est qu'un mirage.

A mesure qu'on pénètre plus avant dans le port, les objets se précisent. A gauche, se faisant suite, le plateau du *Marabout* et le plateau du *Serpent.* A droite, le plateau de *Djibouti*, rattaché aux deux autres par une lagune étroite et portant sur l'un de ses versants le village indigène, dont on distingue les huttes basses.

A l'extrémité du Marabout, de grandes constructions, un dépôt de charbon, et tout autour une flottille de chalands et de remorqueurs. Ce sont les *Messageries maritimes*. Plus loin un fouillis d'ateliers, de petites habitations occupées par des mercantis et quelques belles maisons neuves. Au delà commence, le Serpent où s'élèvent, à côté de l'hôpital, de grandes bâtisses carrées, aux toits plats, percées de nombreuses ou-

Cliché de la Compagnie du chemin de fer.
La gare du chemin de fer.

vertures. Avec leur allure européenne, elles sont plus jolies que pratiques, dans ce pays du soleil, où la maison arabe aux murs épais, aux cours intérieures, semblerait devoir être le type choisi. Sur ce plateau et du côté intérieur de la baie, on aperçoit la gare du chemin de fer, qui occupe une espace de 10 hectares. De la jetée du Marabout, des rails y aboutissent, permettant le transport des marchandises du point même de débarquement. Cette jetée, dont la longueur totale sera de 900 mètres, présente déjà 400 mètres complètement terminés et 400 mètres en voie

d'achèvement. Les navires pourront y accoster, les rails du chemin de fer seront poussés jusqu'à son extrémité, et les opérations de chargement et de débarquement se feront directement des bateaux sur les wagons et inversement. Les marchandises en transit éviteront de la sorte des manipulations coûteuses. Dans l'autre sens, le chemin de fer emprunte la lagune, passe derrière le plateau de Djibouti et s'enfonce de là dans l'intérieur.

C'est sur les plateaux du Marabout et du Serpent que semble devoir se concentrer dans l'avenir, la vie commerciale du chef-lieu.

Quant au plateau de Djibouti, aujourd'hui entièrement couvert de constructions, il présente un aspect très différent des deux autres. Les maisons neuves, haussées prétentieusement sur un ou deux étages, s'y mêlent aux modestes bâtisses de la première heure dans un disparate pittoresque. Au commencement de la jetée se dresse l'hôtel du gouverneur, vaste édifice fait de morceaux successifs sans style et sans caractère. Viennent ensuite la place du port et la grande place de la ville, où se tenait autrefois le marché. On l'a relégué à la porte de Harrar, en haut d'une petite rampe d'où part l'unique route vers l'intérieur.

La partie de la ville qui se groupe sur le plateau de Djibouti reste le centre actif, commerçant, animé du chef-lieu. Hôtels, cafés, maisons de commerce, petites échoppes, petites industries, bijoutiers indigènes, dépendances de l'administration, tout s'y trouve réuni. Aux devantures s'étalent les articles les plus variés, depuis le casque colonial jusqu'aux articles d'ameublement; dans la rue s'agite sous le soleil une foule bariolée, piétons, cavaliers, Européens, Abyssins, Arabes, Arméniens, longues caravanes de chameaux et de mulets, sous l'œil protecteur des agents de police à la toque blanche bordée de rouge. Partout, et principalement dans le quartier indigène, une nuée grouillante de bambins de tous âges, peu ou point vêtus.

Le tumulte s'apaise un peu, lorsqu'on passe au village indigène, qui entasse au bas du plateau ses paillottes soutenues par des morceaux de bois noueux, et coiffées de toits de nattes.

De là, la route du désert conduit aux jardins et aux sources d'Ambouli. Cette route est sillonnée toute la journée par des files d'indigènes, hommes et femmes, les porteurs d'eau de la colonie, traînant des wagonnets ou conduisant des ânes chargés des ustensiles les plus variés. Mais avant peu Djibouti, alimenté d'eau douce par une canalisation dont les travaux sont avancés, verra disparaître et ce moyen primitif d'approvisionnement et le pittoresque dont il égayait ses environs.

C'est au sud-est de Djibouti, en suivant la côte du côté du cap Gardafui que nous trouvons successivement les deux ports de Zeylah et de Berberah, possessions égyptiennes occupées par l'Angleterre. Zeylah n'a qu'une rade foraine dont le peu de profondeur oblige les bâtiments à mouiller à plusieurs milles du rivage. Berberah possède au contraire un excellent port.

Intérieur. — Le Désert. — En arrière des côtes se succèdent de minuscules plateaux, anciens fonds de mer d'une aridité et d'une monotomie désolante. Par endroits, des torrents qu'alimentent les eaux de pluie à des intervalles très longs et où l'on rencontre une maigre végétation d'herbes drues, de mimosas, de palétuviers et parfois de palmiers-dattiers, comme à Tadjourah, Ambabo et Sagallo. C'est dans les sables de ces torrents que se trouve l'eau potable, à des profondeurs variant de $0^m,50$ à 4 mètres.

Plus avant dans l'intérieur ou quelquefois dès le rivage, se dressent de petites collines de formation volcanique qui, d'abord groupées et enchevêtrées, se divisent ensuite et courent vers l'intérieur en s'élevant graduellement et en laissant des intervalles occupés par des gorges, des ravins et des plateaux ; elles aboutissent enfin à de véritables massifs, qui constituent les premiers contreforts de cet immense tronc de cône en escalier

sur lequel repose l'Ethiopie. Le plus important de ces massifs s'étend au sud-ouest de Tadjourah ; il est dominé par le mont *Goudah*, qui atteint 1675 mètres d'altitude et sur les flancs du buel croît, au dire des indigènes, toute une flore luxuriante, inconnue des autres parties de la colonie. Non loin du mont Goudah, au milieu d'une région couverte de laves et des plus tourmentées, s'étale, sur une superficie de 180 kilomètres carrés, le *Bahr Assal* ou lac salé, à 80 mètres au-dessous du niveau de la mer, dont il est distant de 10 kilomètres. Selon toute vraisemblance, ce lac faisait autrefois partie du golfe de Tadjourah, et il se produit même encore des infiltrations d'eau de mer qui ajoutent de nouveaux dépôts de sel à ceux que les siècles y ont accumulés.

A part les accidents géographiques que nous venons de mentionner, le désert de la côte française des Somalis se poursuit partout avec une monotomie désespérante. Passé les environs immédiats de Djibouti, où se rencontrent encore quelques petites dunes de sable, ce ne sont que débris de laves roulés en cailloux ou fragments de roches détachés des montagnes, entre lesquels pousse, abondante et drue, cette herbe sans couleur dont nos prairies ne sauraient donner une idée.

Partout, sauf vers le sud-ouest, où l'âpreté générale se tempère un peu, la colonie présente le même aspect d'aridité et de solitude. Vastes étendues désertes, fonds de torrents desséchés, végétations rabougries et sans éclat, monts calcinés par le soleil, désolation et grandeur : voilà les traits caractéristiques de la contrée. Mais cette désolation et cette grandeur tiennent de l'horrible, et l'esprit est comme saisi d'épouvante à la vue de ce bouleversement, de cette prodigieuse chevauchée de monts.

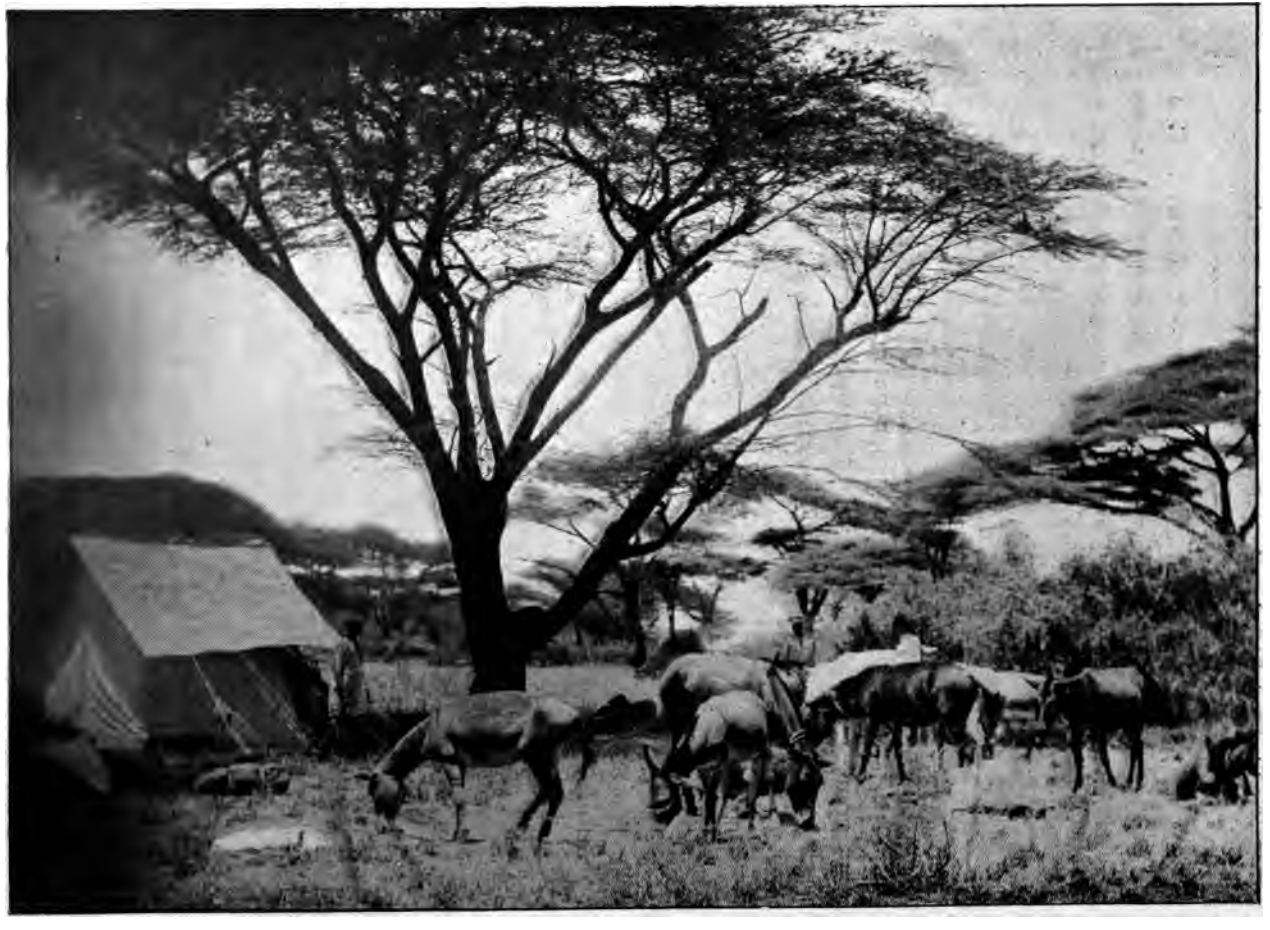
« Il n'y a nulle part dans le monde, dit Rochet d'Héricourt, « autant de cratères éteints, autant de laves répandues sur le « sol. Si les anciens avaient connu cette contrée, ce n'est point « en Sicile qu'ils auraient placé la guerre des Titans contre « les dieux, ou les ardents fourneaux des Cyclopes.... A ces

« collines ajoutez la teinte rougeâtre et sombre qu'elles doi-
« vent à leur constitution géologique, versez sur elles la lu-
« mière tropicale qui découpe ces contours avec une si âpre
« rigueur, et vous concevrez la tristesse de ce paysage qui ne
« fait grâce au regard d'aucun détail d'une aridité importune. »

ETHNOGRAPHIE

La vie au désert. — Tel que nous l'avons décrit, avec sa grandeur et ses tristesses, le désert plaît infiniment à l'indigène qui l'habite. Il a vu Djibouti, la ville de Harrar, mais il ne s'en soucie guère; à nos maisons il préfère la voûte du ciel ou le toit de sa hutte, faite de quatre piquets et de quelques buissons. Nos cités lui semblent autant de prisons, et il proclame volontiers que notre bonne chère engraisse et lui ferait perdre l'agilité de ses membres. Personnage fort peu sympathique du reste que cet amateur d'air libre et d'espace : capricieux, fourbe et querelleur, il devient volontiers détrousseur de grands chemins.

Son suprême bonheur est de tuer un de ses semblables, et lorsqu'il a accompli un pareil exploit, il arbore un signe distinctif : bracelet chez les Issas, plume dans les cheveux chez les Danakils. Peu sociable, il ne vient au chef-lieu que quand la nécessité l'y pousse. Sa vie est toute au désert. Là il se sent bien chez lui, et son troupeau, qui lui donne à la fois la nourriture et le vêtement, suffit à tous ses besoins. Ce troupeau est d'ailleurs sa seule préoccupation : il faut lui procurer l'herbe et l'eau et se mettre souvent en quête de pâturages nouveaux et de nouveaux abreuvoirs, quand les anciens viennent à s'épuiser. Pour s'accommoder aux nécessités de cette existence, il a dû simplifier sa vie à l'extrême : pas de bagages, à moins qu'on ne décore de



Cliché du Marquis de Kéroman, capitaine de cavalerie.

Une halte au désert.

ce nom deux pots en terre; de maison, pas davantage : une hutte faite de quatre piquets et de broussailles sèches lui suffit. Dans ses déplacements, il se contente d'emporter ces quatre piquets, sûr de trouver ailleurs les buissons nécessaires à l'édification d'une nouvelle hutte. La sécheresse l'oblige-t-elle à abandonner une région, il n'hésite pas à se mettre en route avec tout son troupeau. Souvent, dans ce cas, plusieurs familles se réunissent, et ce n'est pas un des moindres étonnements du voyageur que de croiser quelqu'une de ces migrations. Il nous a été donné d'en rencontrer une, et je me permets de relever sur mon journal le passage qui y a trait; 24 avril 1897. « En route dès trois heures du matin, « nous voyons, au lever du jour, des quantités de troupeaux « marcher dans la direction opposée à celle que nous sui- « vons. Il en vient de tous les côtés. Des bambins d'âges « différents marchent derrière les troupeaux, précédant des « frères, ou des sœurs plus âgés qui portent divers usten- « siles. Cependant le père et les grands parents, accompagnés « de jeunes gens, se tiennent sur les côtés du troupeau, pour « le maintenir dans la direction voulue, et la mère ferme la « marche, tenant généralement un, quelquefois deux tout « petits enfants. Les hommes sont chargés de morceaux de « bois, leur maison, et quelquefois mais rarement, la famille « est suivie de chameaux, sur lesquels sont suspendus « quelques ustensiles et des sortes de hutte en paille tressée, « appliquée sur des bois formant pliant. Où vont ces gens? « Il n'est pas difficile de le deviner aux questions qu'ils « posent, à tout instant, aux gens de notre escorte : « A-t- « il plu du côté d'où vous venez? Avez-vous vu de l'herbe sur « votre passage? » Et, sur les réponses négatives qui leur « sont faites, ils s'en vont tranquillement, de leur pas tou- « jours le même, égal et posé.

Ce même jour, nous notions un petit incident, qui donnera une idée du caractère indépendant des indigènes : « Un de

« nos domestiques voit passer à côté de lui une jeune fille « d'une douzaine d'années ; il lui dit : « Nabat, nabat (bon- « jour, bonjour). » La jeune fille ne souffle mot. L'homme « est gai. « Eh bien ! lui crie-t-il, puisque tu fais la dédai- « gneuse, le chef de Djibouti, qui est là, va te faire conduire « en prison. — Tu peux lui dire, à ton chef, fait alors la « jeune fille, que nous sommes ici dans la brousse, et que je « me moque de sa prison. » « Et elle continue son chemin, « sans se presser, pendant que nous rions tous. »

Races indigènes. — Trois races se partagent inégalement le territoire de notre colonie : les Danakils, les Somalis-Issas, les Gallas. Branche de la grande famille des Afars ou Adels, les Danakils habitent la partie de la côte française des Somalis qui s'étend de notre frontière Nord jusqu'au Gubbet Karab, et de là, en ligne droite jusqu'à la limite de notre sphère d'influence, entre le Choa et la province de Harrar.

Par là, ils touchent aux territoires des Somalis-Issas, fraction de la grande tribu des Somalis, qui occupent tout le reste de nos possessions.

Donakils et Somalis vivent en très mauvaise intelligence. Il s'ensuit entre eux des discordes constantes, provoquant à chaque instant des troubles dans cette partie du désert, où l'Européen doit bien se garder de s'aventurer seul et sans armes.

Une troisième peuplade, les Gallas, touche vers le Sud les deux précédentes ; mais tout entière en dehors des limites de notre colonie, elle nous intéresse moins directement.

Les Danakils et les Somalis sont des musulmans tièdes ou des fétichistes, les Gallas comptent surtout des fétichistes, avec une minorité assez importante de chrétiens.

On évalue à 200,000 environ le nombre des indigènes de nos territoires. Aucun recensement n'a jamais été fait.

Guerriers Danakils.

Danakils. — Le Dankali (singulier de Danakils) présente les caractères physiologiques suivants : taille assez élevée, membres grêles, front légèrement fuyant, regard vif mais faux, profil très allongé, traits réguliers, visage d'une extrême maigreur. La tête est couverte d'une épaisse toison bouclée mais non crépue.

Son vêtement (je ne parle pas de celui des chefs qui est plus luxueux) consiste en un morceau d'étoffe serré autour des reins, appelé *taube* et quelquefois en une toge dont il se recouvre en laissant l'épaule droite à nu. Plus rudimentaire encore, le vêtement de l'habitant de l'intérieur, qui remplace la bande d'étoffe par une peau de mouton ou un bout de chiffon.

Les femmes, qui sont traitées en bêtes de somme, se contentent dans la brousse de la simple peau de mouton, mais portent au chef-lieu une sorte de pagne prenant au-dessous des reins auquel elles ajoutent quelquefois une camisole. Par exemple elles s'entourent le cou de colliers variés généralement en perles, et étalent aux bras, aux chevilles, aux oreilles, un luxe de très lourds bijoux en cuivre.

L'armement des indigènes consiste uniquement en une lance, un large couteau à deux tranchants et un bouclier, pesant chez les Danakils, léger au contraire chez les Somalis.

Somalis. — Au point de vue physique, le Somali se distingue du Dankali par une attitude plus martiale, un port de tête plus noble, une allure plus dégagée, un profil plus régulier. Comme le Dankali, il est de taille élancée et maigre, la couleur de sa peau tient le milieu entre le noir et le café au lait foncé; en outre il a les cheveux plus lisses que le Dankali, ce qui tient peut-être à son habitude de se couvrir la tête de chaux pour teindre ses cheveux en roux.

Quant au reste, ce qui a été du Dankali s'applique également au Somali, avec cette différence que ce dernier devient volontiers marin, ce qui n'est jamais le cas du Dankali, et qu'il

s'adonne à l'élevage avec plus de soin et de succès. Disons d'ailleurs, que les pays où les Somalis se livrent à cette industrie s'étendent au sud-est, en dehors de notre colonie, et que les Danakils paraissent avoir de moins bons pâturages qu'eux.

A noter aussi que la femme Somali est plus coquette que la

Cliché de M. Paul Buffet.
Guerriers Somalis.

Dankali, et sait porter avec grâce un vêtement un peu plus compliqué.

Gallas. — Les Gallas forment une très grande famille qui s'étend au sud, au sud-ouest et au sud-est de l'Abyssinie

Peuple très belliqueux, ils ont lutté longtemps et luttent encore sur certains points contre l'Abyssinie. Quelques tribus sont même restées jusqu'à ce jour indépendantes.

Les Gallas sont noirs, grands, bien proportionnés et ont les traits réguliers. Ils s'adonnent surtout à l'agriculture où ils réussissent fort bien. Leurs armes, à l'exception des fusils qu'il leur est difficile de se procurer à cause du contrôle éthiopien, sont les mêmes que celles des Abyssins, et ils portent en général la toge comme eux.

État social. — Les Danakils et Somalis sont divisés en un grand nombre de petits états ou tribus, et reconnaissent des chefs, qui sont d'ailleurs tenus de les consulter et de n'agir qu'après avoir obtenu leur assentiment. A part de très rares exceptions, les tribus ne comprennent qu'un très petit nombre d'indigènes, mais il se produit quelquefois des alliances et des groupements de tribus, du reste très instables. A proprement parler, il n'existe pas plus dans le Somal que dans le pays des Adels, un semblant d'unité politique.

Les Gallas semblent plus avancés en civilisation. Chez eux la commune est constituée et dirigée par un conseil de notables. Les Gallas n'ont pas toutefois d'État, au sens propre du mot, et c'est justement ce qui a permis aux Abyssins d'en venir à bout, et de réduire complètement une grande partie de leurs peuplades.

Quant aux coutumes, elles varient à l'infini; il n'est pas possible ici de les passer en revue, même sommairement.

Climat. — Le climat de la colonie est un climat essentiellement sec. Pendant la saison chaude, de mai à septembre, le thermomètre oscille entre 30 et 40 degrés, et il ne pleut pour ainsi dire jamais. En saison fraîche, c'est-à-dire de septembre à mai, la température moyenne est de 23 à 25 degrés, et la pluie

tombe quelquefois par ondées et en véritables trombes (1) le plus souvent. Elle s'infiltre dans les sables où elle forme, avec le contingent des eaux descendues des montagnes, ces nappes souterraines qu'on trouve à de petites profondeurs dans le lit des torrents.

Cliché de M. Vignéras.
Lit de torrent à Béyadé.

A Obock la chaleur est plus forte qu'à Djibouti. On y note souvent dans la saison chaude des températures de 45 à 48°, et le thermomètre monte même jusqu'à 50 et plus. Cette différence de température entre les deux points tient à la situation géographique de Djibouti, qui s'avance en pointe sur la mer et qui ne reçoit qu'atténué, grâce au détroit qui la sépare d'Obock, le terrible vent du désert, le *Kamsim*, qui vient du nord-ouest. Quand souffle ce vent brûlant, chargé d'une poussière impalpable, le thermomètre monte à 50 degrés et au delà,

(1) M. Lefebvre, agent principal des affaires indigènes à Djibouti, qui m a envoyé quelques notes en vue de ces notices, dit que dans la période d'octobre à mars de 1899 à 1900 les pluies ont été plus abondantes que de coutume.

et la vie devient insupportable à Obock. Il ne reste plus, pour se préserver de cette chaleur torride, qu'à s'enfermer chez soi et à répandre de l'eau à profusion, afin d'entretenir un peu d'évaporation.

Encore avait-on parfois à regretter avant l'abandon d'Obock le redoutable accident appelé *coup de chaleur*, qui se produit généralement pendant le sommeil et entraîne une mort foudroyante, suite d'un arrêt dans les fonctions respiratoires. Il convient d'ajouter, pour atténuer un peu les couleurs sombres de ce tableau, que la température des nuits est inférieure de quelques degrés à celle des jours. De plus, pendant la saison fraîche, le relâchement de la chaleur permet aux Européens de se refaire des fatigues de l'été. Enfin, même dans le temps de la canicule, la chaleur est sèche, se supporte assez facilement et paraît presque saine si on la compare à « ces humidités de chaudière de la Cochinchine et de l'Annam. »

Hygiène. — Il n'existe à Djibouti aucune maladie endémique. On ne saurait appeler de ce nom la fièvre dite « fièvre d'été de la Mer Rouge », assez bénigne et de peu de durée, qui peut atteindre l'Européen quand en été la chaleur devient humide. Toutefois, placée sur la route de l'Inde et de la Chine, la ville peut être visitée accidentellement par des maladies épidémiques ; mais depuis le choléra de 1892 Djibouti a échappé à la contagion.

En somme, la colonie offre d'excellentes conditions sanitaires. Le climat ne devient débilitant qu'à la longue, la dysenterie n'y est pas à craindre, et les affections du foie y sont rares chez les sujets non atteints préalablement. Seule l'insolation peut présenter des dangers, mais il suffit pour s'en préserver de porter toujours au dehors, dans la journée, un casque recouvrant entièrement la tête ainsi que la nuque.

En définitive, l'Européen qui se montrera prudent, qui ren-

trera en France ou ira en Abyssinie (1) périodiquement, et qui observera rigoureusement les règles de l'hygiène en s'abstenant d'excès de toute sorte, est à peu près assuré de bien se porter à Djibouti.

Faune. — Malgré la chaleur et la rareté des pluies, il existe sur notre territoire une faune variée; l'eau qui séjourne assez longtemps dans quelques réservoirs naturels ne lui fait jamais complètement défaut.

Parmi les animaux domestiques, on ne compte guère que le mouton, la chèvre, l'âne, le bœuf et le chameau. De tous côtés dans l'intérieur, on trouve la trace de troupeaux de moutons qui constituent la principale richesse des indigènes. Le bœuf, qui est le bœuf zèbu d'Afrique, s'y élève moins bien; les volailles sont très rares.

Les bêtes féroces ou malfaisantes présentent des variétés plus nombreuses. Citons le scorpion, le chacal, l'hyène, le chat sauvage, le léopard, le guépart, et sur les confins de nos possessions, le lion, la panthère, l'éléphant, le rhinocéros. Il n'y a que peu de serpents ; par contre les chacals pullulent et les hyènes se rencontrent fréquemment. On trouve aussi une nombreuse variété d'insectes.

Grande abondance de gibier à poil et à plumes. Antilopes des variétés les plus diverses, depuis la naine jusqu'à celle qui atteint la grosseur d'un veau adulte, lièvres, perdreaux, outardes, francolins abondent. Cependant, à mesure que les chemins conduisant à Harrar et au Choa deviennent plus fréquentés, ce gibier s'éloigne. La brousse nourrit encore des ânes sauvages, des sangliers, beaucoup de singes et quelques autruches. Les variétés d'oiseaux de mer sont nombreuses ;

---

(1) Le climat d'Abyssinie est des plus salubres. La température moyenne est de 20° à Harrar, et il existe au Choa une saison où le thermomètre descend à 8, 7 degrés au-dessus de zéro et même moins.

on pêche sur les côtes différentes espèces de poissons comestibles, et le fond marin contient l'huître nacrée et perlière.

Flore. — Sur le rivage de la mer, au bord des torrents, on remarque des bouquets de palétuviers; on y voit aussi quelques dattiers et de maigres fourrés composés d'essences diverses. Dans l'intérieur la végétation est également très clairsemée : quelques touffes de mimosas rabougris sur les monticules et les plateaux, et un peu partout une herbe rude, desséchée, qui reverdit un peu après chaque pluie.

Plus dense dans le lit même des torrents, cette végétation forme par endroits des fourrés entremêlés de lianes grimpantes, qui, par le ton franchement vert des feuilles, reposent la vue des tons jaunâtres de la flore d'alentour, et sont comme de petites oasis où le voyageur trouve un peu d'ombre et souvent de l'eau. Sans pouvoir préciser de quelles essences se composent ces bosquets, on sait que les indigènes tirent de certains arbustes et de certaines lianes du désert des variétés de gomme et même de caoutchouc, dont la qualité a été reconnue excellente.

Cliché de M. Guigniony.

Paysage abyssin.

CHAPITRE III

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

I. — Voies de communication

Voies de communication par terre. — D'une manière générale, on peut dire que les produits indigènes, susceptibles de fournir matière à des transactions de quelque importance, font presque défaut à notre colonie de la côte des Somalis. La culture, si l'on néglige les jardins potagers entretenus à force d'arrosage, n'y existe pas et vraisemblablement elle n'y existera jamais. Le sol est en effet aride, la main-d'œuvre indigène fait défaut, et on ne peut pas songer à installer sur cette

terre surchauffée des colonies agricoles européennes. Tout au plus pourrait-on y créer quelques plantations de dattiers, cet arbre des régions désertiques venant très bien dans les endroits où le sous-sol contient de l'eau.

L'industrie non plus n'existe pour ainsi dire pas, car nous savons que l'indigène est essentiellement nomade et pasteur. On ne peut pas dire d'autre part que Djibouti soit encore un point de ravitaillement pour les navires. Enfin, avec sa population peu dense, de besoins encore médiocres, notre colonie ne saurait à elle seule attirer les commerçants européens par la perspective d'un écoulement facile de leurs produits.

L'importance de Djibonti réside presque uniquement dans sa position géographique, qui le désigne comme port de transit et débouché naturel de régions infiniment plus peuplées que son territoire. Nous avons vu qu'à moins de 300 kilomètres de la côte commencent, avec le Harrar, les riches provinces de l'Abyssinie méridionale.

Isolée sur son plateau et ne touchant la mer d'aucun côté, abondante en ressources propres et décidée à attirer les produits de l'étranger, l'Abyssinie devait tenter les efforts des nations commerçantes appelées par leur situation à tirer parti de cette clientèle. L'Italie au nord, l'Angleterre au sud, la France entre les deux, ont profité de leurs établissements sur la côte orientale d'Afrique pour nouer des relations avec l'Abyssinie.

Routes commerciales vers l'Abyssinie. — Routes italiennes

Par *Massaouah*, l'Italie est en communication avec les provinces septentrionales de l'Abyssinie; mais ces provinces étant de beaucoup les moins riches et les moins fertiles de l'empire, la route de Massaouah ne donne lieu qu'à un trafic peu important.

Par *Assab*, autre port au sud de Massaouah, l'Italie commu-

nique avec les provinces du centre et du sud; mais la route est fort longue, très pénible et de nul avenir.

Routes anglaises. — Il n'en est pas de même de celles qui partent de *Zeylah*, de *Boulhar* et de *Berberah*, anciens ports égyptiens occupés par l'Angleterre, au sud de Djibouti.

Ces voies, toutes également faciles et praticables, sont, avec le chemin de Djibouti, les seules routes qui desservent en réalité l'Abyssinie du sud. Celles de Boulhar et de Berberah n'en forment à proprement parler qu'une, ces deux points étant

Cliché de M. Vignéras.

Un prêtre abyssin.

très rapprochés. La même remarque s'applique en partie à celles de Zeylah et de Djibouti, qui se joignent dans l'intérieur, à quelques journées de la côte, pour former un chemin unique.

Routes françaises. — La France se trouvait bien placée pour communiquer avec les riches provinces de Harrar et du Choa. Des relations furent d'abord nouées par la route d'Obock-

Tadjourah. Depuis notre établissement au nouveau chef-lieu, tout le trafic se fait par la route de Djibouti, que nous allons étudier avec plus de détails.

Route de Djibouti a Harrar

315 kilomètres environ, 25 jours par caravane. (1)

1. *De Djibouti à Gueldeïssa* (250 kilomètres, 21 jours). La partie la plus longue, sinon la plus pénible du voyage. C'est le désert montagneux, tantôt s'élevant en gradins successifs, tantôt s'étendant en larges plateaux, comme à *Sarman* et à *Dalaïmalay*. A *Gueldeïssa*, le premier endroit habité, l'aspect change tout à coup. Au désert succède un pays arrosé, ombragé et fertile, des champs de dourah et d'orge soigneuse-irrigués et entretenus.

2. *De Gueldeïssa à Harrar* (65 kilomètres, 3 ou 4 jours). La route monte à travers des gorges profondes et des flancs de montagnes escarpées, au milieu d'un véritable chaos de monts boisés dont *Belaoua* occupe le centre. Elle dévale bientôt pour déboucher sur une longue et large plaine couverte de prairies immenses, dépendant du domaine de *Gomboltcha*, propriété du ras Makonnem. De là jusqu'à Harrar la route se poursuit au milieu d'une série de champs où se cultivent le coton, la canne à sucre, le dourah, l'orge, le piment rouge, surtout le café, et où se remarquent par endroits de frais bouquets d'orangers, de cédratiers et de bananiers.

Harrar. — La ville de Harrar, capitale de la province de ce nom, située à une altitude de 1.900 mètres environ, jouit d'un climat très doux (de 15 à 28 degrés) et serait d'une salubrité parfaite, n'était la saleté des rues, peu ou point entretenues. Cette saleté peut déterminer des épidémies dangereuses, et la

(1) Nous prenons la durée ordinaire du trajet avec chameaux à charge pleine.

Cliché de M Vignéras.

Vue de Gueldéïssa.

Cliché de M. Vignéras.

Vue de Harrar.

ville est visitée quelquefois par le choléra (1). Le dernier, celui de 1890, a fait de nombreuses victimes, et réduit d'un cinquième le chiffre de sa population.

Cliché de M. Paul Buffet.

Un cultivateur Galla.

Actuellement la ville compte 40,000 habitants dont : 15,000 Abyssins.

(1) Les quelques Européens établis à Harrar prennent la sage précaution de faire élever aux environs des maisons de campagne où ils résident le plus possible.

17,500 Harraris.

6,500 Gallas et Somalis.

1,000 étrangers : Arabes, Turcs, Arméniens, Indiens et quelques Européens, surtout des Grecs.

Objet des tentatives ou des convoitises des Égyptiens et des Anglais, incorporée en 1887 à l'empire d'Éthiopie par le négus Ménélick, Harrar constitue, au point de vue agricole comme au point de vue commercial, une place de premier ordre. Son territoire, véritable oasis au milieu du désert qui l'entoure,

Cliché de M. Vignéras.
Place du marché à Harrar.

présente une série de champs fertiles et bien travaillés. Les environs de la ville en particulier ont mérité d'être désignés sous le nom de jardins. Là, outre les produits qui se consomment sur place, on récolte en abondance le café. Et encore, s'il faut en croire des gens bien informés, le sol est-il loin de rendre tout ce qu'il pourrait. (1)

Au point de vue commercial, l'importance de Harrar n'est pas moins grande. Naturellement, par sa position, et légale-

(1) La fertilité du sol est vraiment extraordinaire, et les indigènes ne cultivent que pour leurs besoins; d'immenses étendues de terrains non exploités ne demandent qu'à produire au centuple la semence qu'on y jettera. Avec son climat où l'alternative des saisons est presque insensible, sa saison régulière de

ment, par le privilège qui défend d'opérer dans la province aucune transaction en dehors de la ville même (1), Harrar est le grand entrepôt des pays Gallas et du Choa, ainsi que de tout le territoire dont il est la capitale. Des régions qui l'avoisinent lui arrivent, avec le café, la cire, l'encens, les peaux; des pays Gallas et du Choa, et généralement par Addis-Ababa, où se tiennent de grandes foires, les mêmes produits, ou d'autres différents, comme l'or et l'ivoire. Les trafiquants qui les ont apportés se munissent de marchandises de retour à Harrar. De là les produits sont dirigés sur les ports de la côte, soit par d'autres marchands (2) indigènes, soit par des négociants européens ou asiatiques, dont les caravanes reviennent chargées d'articles d'importation.

L'on peut dire de cette ville qu'elle est le point de concentration de tous les produits indigènes et de toutes les marchandises étrangères. Ces conditions spéciales font de Harrar l'objectif que doivent viser les commerçants européens qui veulent prendre pied sur le marché abyssin.

Organisation, coût et conditions des transports par caravanes.

Le commerçant qui veut expédier des marchandises de Djibouti à Harrar traite avec l'*habane*, ou conducteur de caravanes, à un prix qui est d'environ 30 roupies (le taux actuel de la roupie est de 1 fr. 75) pour une charge entière de chameau. La charge doit peser, en principe, 224 kilos, mais en fait, elle ne dépasse jamais 200.

---

pluies de juin à septembre, l'étagement en gradins de ses montagnes, et ses chaudes et profondes vallées qui permettent tous les genres de culture, depuis celles des pays tropicaux jusqu'à celles des zones tempérées, cette contrée est susceptible de devenir une des plus riches. Les 7/10 des terrains non cultivés du pays de Harrar aux confins des territoires de l'Abyssinie méridionale conviennent admirablement à la culture du café. Le coton pourrait être aussi d'une culture rémunératrice. (Note de M. Riès.)

(1) Note de M. Riès.

(2) On trouvera plus loin les détails précis sur ce double mouvement du commerce de Harrar.

Cette charge peut être scindée pour le même prix en deux fractions de 100 à 110 kilos, mises chacune sur un chameau; on aura alors ce qu'on appelle le *demi-chameau*. Toutefois, le demi-chameau paie charge pleine, lorsqu'il s'agit d'un voyage rapide.

Ces prix s'entendent du trajet de Djibouti à Gueldeïssa.

Cliché du M. Guigniony.
Une jeune femme de Harrar.

Gueldeïssa est le premier poste abyssin de ce côté du désert, et on doit, les indigènes ne consentant pas à s'engager en territoire éthiopien, y changer de chameaux et d'habane et organiser une nouvelle caravane pour Harrar. Il s'ensuit d'autres frais qui se montent à 4 thalers environ par charge (le thaler vaut en ce moment 2 fr. 40). On paie, en outre, à Harrar une taxe de 8 0/0 *ad valorem*, calculée d'une façon

approximative, d'ailleurs avantageuse pour le commerce. A tous ces frais, il convient d'ajouter ceux qui résultent des gratifications en tabac, riz, dattes, qu'il est d'usage d'accorder aux convoyeurs pour stimuler leur zèle toujours défaillant. Il résulte que le prix d'une tonne de marchandises, transportées de Djibouti à Harrar, atteint un chiffre assez élevé : on l'évalue à 300 francs environ. On voit par là que seules les marchandises de valeur, et, parmi elles, celles qui représentent sous un petit volume une valeur assez grande, peuvent supporter de pareilles charges.

La durée du voyage est en moyenne de 25 jours, et de 15 jours seulement pour les caravanes où le demi-chameau paie pour la charge entière. Enfin, les précautions suivantes sont recommandées pour la facilité et la sûreté des transports.

« Pour les liquides en caisses, l'emballage par caisse de « 18 bouteilles est recommandé. Pour les liquides en barils « la contenance ne doit pas dépasser 50 litres, avec double « emballage de toile.

« Le poids des caisses doit être de 50 kilos environ, leur « forme un peu allongée, de façon qu'on puisse les attacher « solidement sur les bâts de chameau. Toutes les marchan- « dises autres que les liquides vont en ballots ou caisses, et « ces dernières doivent être zinguées, quand il s'agit de « produits délicats (1).

Coût et conditions des transports par chemin de fer.

La voie commerciale du chemin de fer ne sera ouverte que dans quelques mois, peut-être dans quelques jours; elle atteindra *Daoualé*, point distant de Djibouti de 108 kilomètres.

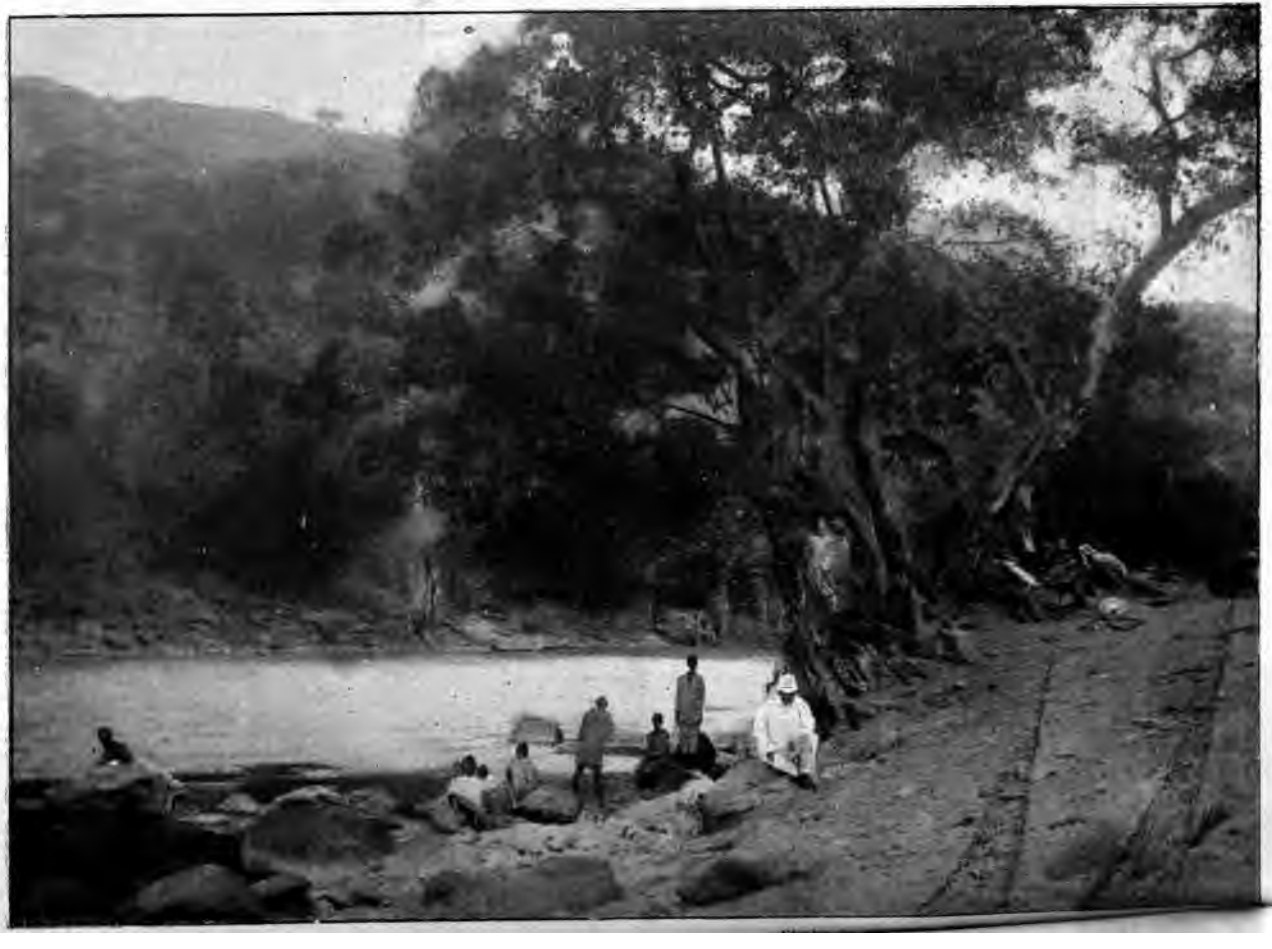
Le système appliqué sera le suivant. A l'extrémité de la ligne mise en exploitation, la Compagnie organisera, à ses risques et périls, des caravanes qui, de là, transporteront les

(1) Note de M. Riès.

marchandises jusqu'à Harrar et inversement. Dès qu'un nouveau tronçon aura été ouvert, on reportera le point de départ et d'arrivée des caravanes au bout de ce tronçon, et ainsi de suite. Il s'ensuit qu'à très brève échéance la Compagnie se chargera elle-même du convoi de toutes les marchandises qui prennent le chemin de Djibouti à Harrar et de Harrar à Djibouti. Il n'est pas actuellement possible d'indiquer le prix de revient d'un transport effectué dans ces conditions. Tout ce qu'on peut dire, c'est que le coût par chemin de fer ne sera pas plus élevé que le coût par caravanes, et qu'on gagnera en rapidité en prenant la voie ferrée. Ce gain ne fera que s'accroître au fur et à mesure du prolongement de la ligne, et il deviendra bientôt tel que le chemin de fer s'imposera tout naturellement et ne tardera pas à supplanter les autres modes de transport, désormais surannés. On sait encore que du moment où la voie aboutira à Harrar, le trajet s'accomplira en 12 ou 13 heures, ce qui nous met loin des 25 jours par caravanes, et que les emballages très coûteux, nécessités par les convois à dos de chameau ou de mulet, seront supprimés.

Quels seront les prix à ce moment? Nous avons été aux informations ; on nous a répondu seulement que la Compagnie s'inspirerait du principe bien connu en matière de transports, et qui consiste à faire supporter à une marchandise tout ce qu'elle peut payer. Les produits riches, nous a-t-on dit, seront fortement grevés; pour les autres, et notamment pour les grains, la Compagnie aura des tarifs moins élevés, qu'elle abaissera jusqu'à 30 francs la tonne et même moins, si c'est nécessaire.

3. *Route de Harrar à Addis-Ababa et Ankober.* — Elle suit les régions montagneuses du *Tchercher*, qu'elle quitte avant d'arriver à l'*Aouache* pour gagner des régions désertiques s'étendant jusqu'un peu au-delà de *Tadeltcha-Malca*. A ce



point, elle se divise en deux embranchements : celui d'Addis-Ababa et celui d'Ankober. Impraticable pour les chameaux, elle est surtout empruntée par les trafiquants indigènes, qui se servent de mulets et d'ânes pour le transport des marchandises. Les voyageurs qui se rendent au Choa, ayant l'habitude de s'arrêter d'abord à Harrar, la suivent également et elle sert en outre quelquefois aux négociants Européens.

II. — ROUTE DE DJIBOUTI AU CHOA.

Cette route, qu'on appelle la route du désert, est bien moins fréquentée que la précédente; elle ne sert qu'à l'Empereur

Cliché de M. Vignéras.

Cirque de Tchalanko.

et aux gros commerçants qui ont à faire des envois directs de Djibouti au Choa ou inversement. Ceux-ci doivent organiser assez fortement leurs caravanes pour en imposer aux petits potentats du pays et n'avoir pas à subir le contre-coup des compétitions incessantes entre tribus Danakils et Somalis-Issas. Elle passe par *Lalibella* (plaine du Hérer), où les chameliers somalis cèdent la place à leurs confrères danakils, et

atteint *Tadeltcha-Malca* où elle bifurque d'un côté sur Addis-Ababa et de l'autre sur Ankober (1). Plus courte que le chemin de Djibouti-Harrar-Tadeltéha-Malca et moins accidentée que ne l'est celui-ci sur la seconde partie de son parcours, cette route permet en outre le transport à dos de chameau sur presque toute sa longueur. Mais jusqu'à Tadeltcha-Malca, elle ne quitte pas le désert.

Tadeltcha-Malca est le point de jonction de toutes les caravanes qui montent au Choa ou en descendent ; les unes, en très petit nombre, vont à Ankober en passant par *Faré*, les autres se rendent à Addis-Ababa par *Baltchi*.

Les prix de transport sont les suivants : de Djibouti à Lalibella la charge de 200 kilos coûte 25 roupies ; de Lalibella à Baltchi 12 thalers. Les chameaux n'allant pas au delà de Baltchi, les marchandises sont déchargées une seconde fois et mises sur des mulets ou des ânes, pour faire le reste du chemin jusqu'à Addis-Ababa. On traite à forfait ; mais les prix généralement demandés sont de 1 thaler pour la charge d'âne (30 kilos) et de 3 thalers pour la charge de mulet (60 kilos). Ajoutons qu'un droit de douane est en outre perçu à Addis-Ababa.

* * *

On voit par cet exposé qu'il n'existe en réalité que deux grandes voies, celle de Djibouti-Gueldeissa-Harrar-Addis-Ababa et celle de Djibouti-Lalibella-Addis-Ababa, se confondant à Tadeltcha-Malca. La première est de beaucoup la plus importante, mais le trafic ne pourra pas atteindre son plein développement avant que le pays ne soit doté de moyens de transport rapides et à bon marché.

Service postal. — Le service postal entre Djibouti et Harrar est assuré par des courriers-piétons. Un départ a lieu tous les samedis.

---

(1) Quelques caravanes, mais c'est l'exception, évitent Lalibella en se dirigeant sur Gueldeissa et de là sur Tadeltcha-Malca.

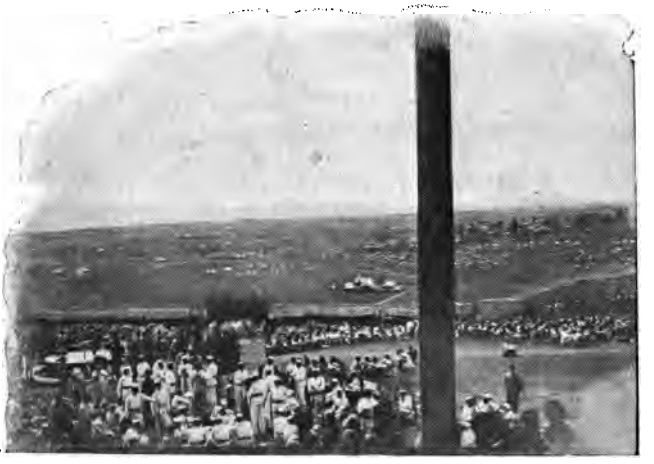
Cliché du Mte de Kéroman, capitaine de cavalerie.

Un troupeau de bœufs sur les confins du désert

Voies de communication par mer. — Les transports entre Djibouti et l'Europe sont assurés par quatre Compagnies de navigation, savoir :

La Compagnie des Messageries Maritimes, la Compagnie Havraise Péninsulaire, la Compagnie Nationale de Navigation, la Compagnie anglaise Arabian Persian.

Trois navires des Messageries Maritimes, ayant Marseille



Cliché de M. Vignéras.
Vue d'Addis Ababa, prise du ghebi ou palais de l'Empereur.

comme port d'attache, touchent chaque mois à Djibouti, à l'aller et au retour.

La Compagnie Havraise a un départ mensuel du Havre. Elle touche à Saint-Nazaire, Bordeaux et Marseille.

Tous les mois, un navire de la Compagnie Nationale allant en Indo-Chine dessert Djibouti, mais à l'aller seulement.

L'Arabian Persian assure un service mensuel entre l'Angleterre et le golfe Persique. Elle fait régulièrement escale à Marseille et parfois à Dunkerque, au Havre, à Bordeaux, etc. Les navires ne passent pas à Djibouti lorsqu'ils rentrent en Europe.

Indépendamment de ces navires, un certain nombre de bâtiments touchent à Djibouti pour le frêt. Tels sont ceux de la Compagnie du Lloyds autrichien et les navires affrétés par la Compagnie des Chemins de fer Ethiopiens.

En outre, des bateaux de moindre importance, desservant l'Arabie et le golfe Persique, passent irrégulièrement à Djibouti.

D'autre part, un service de navigation régulier et hebdomadaire va, nous dit-on, être établi dans le premier semestre de l'année courante entre Djibouti, Aden et Zeilah.

Prix du frêt. — De France à Djibouti, 30 à 35 francs le mètre cube, et de 40 à 45 francs la tonne, suivant la nature des marchandises.

D'Angleterre à Djibouti, de 30 à 35 francs le mètre cube, et de 35 à 45 francs la tonne.

Les débarquements sont assurés par une agence de la Société commerciale d'affrètement et de commission, dont le siège social est à Paris, 39 *bis*, rue de Châteaudun.

Son tarif est le suivant :

Frêt des Messageries Maritimes : 5 fr. 50 la tonne suivant connaissements.

Frêt des autres navires : 5 francs la tonne, suivant connaissements.

En dehors d'un matériel de remorqueurs, chaloupes, chalands, boutres, nécessaires à la conduite de ses opérations, cette Société possède sur rade le *Dwina*, steamer de 1,600 t. de jauge, qui lui sert de ponton et de magasin pour les charbons de soutes et autres marchandises que les commerçants de la colonie peuvent avoir à entreposer.

La Société est en outre consignataire des principales Compagnies de navigation et représentant de Compagnies d'assurances maritimes. Elle fait enfin quelques opérations de banque.

Câble. — La colonie est reliée au réseau international par le câble d'Obock à Périm, qui appartient à l'*Eastern Telegraph Company.*

Les taxes, par mot, pour les correspondances ordinaires, sont les suivantes :

Voie Malte-Suez (par Marseille ou par l'Italie). .	4 fr. 50
Voie Italie-Turquie-El-Arich-Suez.	5 fr. 30

II. — COMMERCE LOCAL

I. Commerce local et industrie de Djibouti (1).

Le commerce des denrées et articles divers destinés aux indigènes et aux Arabes est presque entièrement entre les mains de ces derniers, qui seuls importent les grains (orge, dourah et riz), la farine de Bombay, les dattes, les huiles d'Aden, et le beurre indigène. Les principales affaires en étoffes sont traitées par une maison européenne; cependant, de nombreux Indiens vendent des tissus et confectionnent des vêtements.

Les commerçants grecs tiennent des boutiques d'épicerie, des restaurants, des boulangeries, des débits de boissons et tabacs.

Les négociants français s'adonnent de préférence à la vente des articles pour Européens, qui consistent en denrées, boissons, vêtements, chaussures, etc.

Une Société, la *Société industrielle de Djibouti*, dont le siège social est 45, rue Vivienne, à Paris, a pour objet immé-

---

(1) D'après un recensement récent, Djibouti compte en fait de commerçants, hôteliers, restaurateurs ou boulangers :

27 Français,
29 Grecs,
1 Arménien,
192 Arabes, Indiens ou indigènes.

diat l'adduction, la canalisation et la distribution des eaux à Djibouti. Des réservoirs, des pompes, des machines élévatoires ont été installés, des bornes fontaines placées aux points principaux de la ville, et la canalisation a été poussée jusqu'au bout de la jetée du Marabout, pour donner l'eau aux navires en rade. La Société a mis en outre à l'étude un projet de canalisation pour le service des jardins d'essai à Ambouli, et possède sur le plateau du Marabout une *usine à glace* qui est en pleine activité.

Une *minoterie, système Schweitzer*, qui moudra des blés de Bombay, vient d'être terminée sur le plateau du Serpent. Elle permettra à Djibouti d'avoir bientôt du bon pain à bon marché, et d'approvisionner les bâtiments qui le visitent.

Le *Comptoir de Djibouti*, qui a son siège à Paris, 62, rue de Provence, a établi *deux fours à chaux* sur une petite colline calcaire, à 4 kilomètres à l'ouest de Djibouti, à *Gahalmahen*. Ces fours produisent 10 tonnes de chaux par jour, et sont munis de tous les accessoires indispensables : bluterie à vapeur, voies Decauville pour les manutentions, silos pour l'emmagasinage, etc.

A Gahalmahen se trouvent encore des *carrières de pierres*, qui fournissent la matière première aux constructions de Djibouti ; et une *scierie de madrépores*, où les blocs pêchés dans la baie de Tadjourah sont amenés par les chalands de la Société, à une jetée de 180 mètres construite par elle ; ils sont ensuite débités en blocs réguliers formant d'excellents matériaux de construction.

Le *Comptoir de Djibouti* se livre encore à des opérations commerciales variées, tant à l'importation qu'à l'exportation, et a entrepris dans son laboratoire de Paris l'étude chimique de la *Cathe* (*Catha edulis*), dont elle espère pouvoir utiliser en France les propriétés stimulantes, ainsi que l'étude des *gommes-résines* employées par les indigènes à divers usages médicinaux et autres.

Une *briqueterie*, sous la direction de M. François, fonctionne depuis quelques années à Ambouli et fournit des briques de bonne qualité.

M. Tristan Lacroix, 7, rue de Saint-Cloud, à Suresnes, et le Comptoir de Djibouti ont la concession de la *pêche des huîtres à perles et à nacre* dans le golfe de Tadjourah. Des scaphandriers explorent les fonds pour se rendre compte de la richesse des bancs ; mais il n'est pas encore possible de se prononcer sur le résultat de leurs recherches. Le Comptoir de Djibouti projette de se livrer à la culture de ces mollusques, comme cela se pratique en Basse-Californie.

Une *Compagnie pour la vente de charbon* à Djibouti se crée actuellement dans le but d'approvisionner les navires de commerce et ceux de l'Etat. Elle aura 5,000 tonnes de charbon en permanence.

L'installation prévue par le concessionnaire, qui est M. Solon Guès, permettra aux navires de tous tonnages d'accoster à quai pour faire leur charbon avec une très grande rapidité et d'éviter dans bien des cas l'obligation de se détourner de leur route pour aller s'approvisionner à Périm ou à Aden.

Enfin, un *tramway monorail* entre Djibouti et les jardins d'Ambouli est à l'étude, et une voiture se trouve actuellement à Djibouti pour les essais (1).

II. — Agences commerciales a Harrar et a Addis-Ababa.

Quelques maisons ou sociétés françaises métropolitaines ont établi des agences à Harrar ou dans la capitale du Négus. De ce nombre sont la maison Brun, 19, rue des Halles ; la maison

---

(1) Un journal, le *Djibouti*, paraît au chef-lieu tous les samedis. Nous lisons dans son numéro du 17 mars :

« M. Tristan Lacroix, qui s'occupe de pêcheries dans le golfe de Tadjourah, « vient de mettre au jour, par hasard, un gisement considérable de *fer oligiste* « sur le territoire de Djibouti, à côté de la mer, près le village indigène de « *Boulaos*.

Bing fils et Cie, 43, rue Paradis ; le Comptoir de Djibouti, 62, rue de Provence, et la maison Tian, 12, rue de la République, à Marseille.

Quelques-uns de nos compatriotes sont en outre établis pour leur propre compte à Harrar et à Addis-Ababa. Citons MM. Guigniony et Kahn, à Harrar, et MM. Savouré, conseiller du commerce, Stévenin et Trouillet, à Addis-Ababa.

Cliché de M. Vignéras.
Maison de M. Mondon à Addis-Ababa.

III. — COMMERCE GÉNÉRAL DE LA COLONIE (1)

Notre établissement à Djibouti remonte seulement à une dizaine d'années, au cours desquelles l'administration locale a dû pourvoir aux multiples besoins d'une organisation nouvelle : création d'un centre habitable pour les Européens,

(1). On trouvera en annexe le tableau des taxes et contributions de Djibouti.

travaux du port, ravitaillement en vivres et en charbon, adduction d'eau, etc. Si pendant ce temps des relations commerciales se nouaient et se développaient, encore très minimes, elles ne faisaient pas l'objet d'un relevé officiel, et c'est seulement en mai 1899 que le service des Douanes commence à fonctionner régulièrement dans la colonie.

Les chiffres que nous possédons portent sur la période *de mai à décembre 1899* (1) et ne comprennent à l'importation que les principaux articles. Si courte que soit cette période, si minime que puisse paraître le total des transactions opérées, nous croyons intéressant d'en donner le détail, afin de montrer la vitalité de la colonie nouvelle et la nature des articles sur lesquels doit porter l'attention des commerçants qui désireraient s'y créer des relations.

---

(1) Nous tenons ces chiffres de M. Corrard.

TABLEAU

Tableau des Exportations de la Côte Française des Somalis de Mai à Décembre 1899 (1).

OBJETS EXPORTÉS	UNITÉ	QUANTITÉS EXPORTÉES PAR PAYS DE DESTINATION										TOTAL des quantités	PRIX moyen en francs de l'unité	VALEUR totale	PRIX DU FRÊT pour la France
		France	Angleterre	Aden	Zeilah	Egypte	Belgique	Yemen	Turquie d'Asie	Indo-Chine	Divers				
Peaux de bœufs...	1	»	»	302	»	»	»	»	»	»	47	349	5 »	1.745 »	»
Peaux de moutons et de chèvres.....	1	60	»	31.898	5.363	»	»	»	»	»	»	37.321	2 »	74.643 »	»
Cire brute animale..	kil.	11.849	»	»	»	»	»	»	»	»	»	11.849	1 92	22.859 »	40 fr. les 1.000 kil.
Ivoire.....	kil.	839	830	4.023	»	»	10.040	»	»	»	»	15.732	20 »	314.640 »	1 0/0 de la valeur.
Civette.....	kil.	182	»	101.5	»	»	»	2.8	»	»	»	286.3	345 »	98.773 50	1 0/0 de la valeur.
Café.....	kil.	41.835	»	3.368	»	»	»	»	402	2.377	»	48.002	1 11	53.282 22	40 fr. la tonne.
Or.....	gram.	7,100	»	»	»	3.120	»	»	»	»	»	10,220	3 30	33.726 »	1 0/0 de la valeur.
TOTAL des Exportations.....														599.659 72	

(1) Parmi tous les produits énumérés au tableau, les peaux seules acquittent à la sortie un droit de 0 fr. 05 pour les peaux de chèvres et de moutons et de 0 fr. 25 pour les grandes peaux. Les expéditions à destination de France sont faites en exemption de ce droit.

Parmi les articles les plus intéressants par leur valeur et leur avenir, figure le café.

Le café exporté de Djibouti provient d'Abyssinie et d'Arabie. Les cafés d'Abyssinie comprennent deux qualités : le *Harrari* et l'*Abyssin*. Celui-ci, bien que de bonne qualité, est classé parmi les cafés ordinaires, et son prix s'est ressenti de la baisse sur les cafés du Brésil. Le Harrari égale le Moka en qualité ; toutefois ses prix sont légèrement inférieurs.

Prix de la place (1).	Moka	180	fr. les 100 kilos.
	Harrari	150 à 160	—
	Abyssin	90 à 110	—

Le café abyssin est acheté à Harrar de 44 à 55 francs les 100 kilos. L'avilissement de son prix a causé une diminution dans la production, en portant les Abyssins à négliger la récolte. Le Harrari est payé au même endroit de 105 à 110 francs les 100 kilos.

Les peaux et le café sont l'objet d'un certain trafic à la côte. Il n'en est pas de même de la civette, de l'ivoire, de la cire et de l'or, qui sont le plus souvent envoyés par les commerçants d'Abyssinie à leur correspondant de Djibouti, dont le rôle se borne à charger sur un paquebot, à une adresse indiquée, les produits que les caravanes lui ont apportés. Il y a cependant des exceptions. C'est ainsi que durant le dernier semestre de 1899, quelques affaires en ivoire et en or ont été traitées au port.

---

(1) Ces prix s'entendent à la date du 1er février 1900.

Tableau des Importations de la Côte Française des Somalis de Mai à Décembre 1899

A. — Objets d'Alimentation (1)

OBJETS IMPORTÉS	UNITÉ	QUANTITÉS IMPORTÉES PAR PAYS DE PROVENANCE									TOTAL des quantités	PRIX moyen de l'unité	VALEUR totale	DROITS à l'entrée
		France	Angleterre	Aden	Zeilah	Egypte	Indes	Autriche	Yemen	Grèce				
Saindoux	Kil.	6.687	»	»	»	»	»	»	»	»	6.687	1 45	9.686 15	Franchise.
Fromage	—	4.341	»	1.892	»	1.412	»	»	»	»	7.645	3 45	26.375 25	—
Beurre	—	1.947	»	343	»	677	»	»	»	»	2.967	1 90	5.637 30	—
Beurre indigène	—	»	»	34.585	33.132	»	»	»	2.306	»	70.023	2 »	40.046 »	—
Orge	—	2.000	»	371.163	»	310	»	»	»	»	373.473	0 18	67.225 14	1 fr. par 100 kil.
Dourah	—	»	»	860.000	»	»	»	»	14.750	»	874.750	0 24	216.940 »	—
Riz	—	4.445	»	794.339	2.250	1.175	»	»	»	»	802.209	0 26	208.574 34	2 fr. par 100 kil.
Farines	—	178.100	»	475.841	»	»	»	»	»	»	653.941	0 30	196.182 30	—
Dattes	—	»	»	219.484	6.900	»	»	»	51.483	»	277.867	0 20	55.573 40	—
Sucres bruts et vergeoises	—	»	»	42.933	»	»	»	5.550	»	»	48.483	0 40	19.385 20	Franchise.
Sucres raffinés	—	8.475	»	19.692	»	10.440	»	4.180	»	»	42.787	0 43	1.483 61	—
Tabacs en feuilles	—	»	»	28.665	»	2.577	3.554	»	»	»	34.796	1 »	34.796 »	15 fr. par 100 kil.
Tabacs fabriqués	—	3.324	»	7.009	»	182	»	»	»	»	10.515	8 75	135.006 25	25 fr. par 100 kil.
Huile de sésame	—	»	»	36.225	»	»	»	»	»	»	36.225	1 »	36.225 »	5 fr. par 100 kil.
Bois à construire	Stère	27	»	450	»	»	»	90	»	»	567	100 »	56.700 »	Franchise.
Vins en futaille	Litre	126.345	»	700	»	30.893	»	»	»	2.730	160.668	0 54	86.760 72	5 fr. par hect.
Vins mousseux	Bout.	6.535	»	»	»	6	»	»	»	»	6.541	7 25	5.105 70	0 fr. 25 par bout.
Bière	—	37.838	»	528	»	390	»	»	»	»	38.756	0 85	32.982 60	0 fr. 05 par bout.
Eaux-de-vie tirant moins de 70°	Litre	3.596	»	»	»	990	»	»	»	»	4.586	3 11	14.262 46	30 ou 50 fr. par hect.
Alcools tirant plus de 70°	—	3.537	»	216	»	842	»	»	»	»	4.595	3 12	14.336 40	100 fr. par hect.
Liqueurs	—	2.786	»	58	»	268	»	»	»	»	3.112	4 91	15.279 92	30 fr. par hect.
Houille	Tonne	1.000	7.874	»	»	»	»	»	»	»	8.874	40 »	354.960 »	Franchise.
Pétrole	Kil.	150	»	52.564	»	»	»	»	»	»	52.714	0 20	10.542 80	2 fr. par 100 kil.
Conserves de viande et de gibier en boîtes (2)	Boîte	3.903	»	29½	»	»	»	»	»	»	3.932½	2 »	7.865 »	Franchise.
Conserves de légumes	—	6.269½	»	1.471	»	781	»	»	»	»	8.521½	2 »	17.043 »	—
										TOTAL			1.668.974 54	

(1) Les droits à l'entrée portés au tableau sont perçus à titre de taxe de consommation.
(2) Conserves de viande et de gibiers en boîtes : France, 7.806 francs; Aden, 59 francs.
Conserves de légumes : France, 12.539 francs; Aden, 2.942 francs; Egypte, 1.562 francs.

Si nous indiquons dans un tableau spécial les importations en objets d'alimentation, c'est que ces objets nous semblent présenter des caractères spéciaux. Ils correspondent à des besoins locaux bien connus et bien définis. Indigènes de la colonie et Abyssins ont des besoins et des goûts qu'on doit constater, mais qu'il serait imprudent de vouloir modifier brusquement. Les importations sur ce chapitre peuvent donc augmenter beaucoup en quantité, mais peu en variété. Si l'on compare les importations en objets d'alimentation de Djibouti et celles de Harrar, que nous étudions plus loin, on constate même que les premières contiennent un nombre d'articles bien plus considérable (1).

Les objets importés se divisent en trois catégories : 1° certains sont de consommation presque exclusivement européenne et susceptibles par conséquent d'un accroissement limité, entre autres : conserves, fromages, vins (2), liqueurs, tabacs fabriqués; 2° d'autres sont réservés à la consommation indigène ou abyssine et, vu le nombre considérable des clients, peuvent prétendre à un accroissement presque indéfini, tels le beurre indigène, l'orge, le dourah, les dattes, le tabac en feuilles; 3° quelques-uns enfin (riz, farines, sucres, eaux-de-vie) entrent à la fois dans la consommation des Européens et des indigènes.

Pour la première catégorie, la France occupe la première place dans l'importation avec une avance marquée. Sur un point seulement (tabacs fabriqués), les envois anglais par Aden sont supérieurs aux envois français. Pour la deuxième, renversement de la proportion : les produits anglais l'emportent de beaucoup sur les produits français. Sans doute pour quelques-

---

(1) Pour les objets manufacturés au contraire, l'importation porte sur un plus grand nombre d'articles à Harrar qu'à Djibouti (voir page 67).

(2) On importe de France beaucoup de vins de l'Hérault. Une maison de ce département a une succursale à Djibouti. Il arrive aussi de Marseille des vins d'Espagne sortant d'entrepôt. Les vins venus d'Egypte sont originaires de Grèce ou d'Italie. La barrique de vin de l'Hérault est vendue 120 francs.

uns originaires des Indes anglaises, dourah, tabacs en feuilles, huile de sésame, la concurrence semble difficile, mais pour d'autres (beurre indigène, orge, dattes) provenant du Yemen ou de Bassorah, peut-être y aurait-il quelque chose à tenter pour nos armateurs. Dans la troisième enfin la France est distancée pour les sucres bruts et raffinés provenant d'Allemagne et d'Autriche. Nos raffineurs pourraient lutter avec leurs concurrents autrichiens, en livrant comme ceux-ci des produits moins purs mais à meilleur compte. Enfin pour le riz, qui vient en grande partie de l'Inde anglaise par Aden, notre colonie de l'Indo-Chine trouverait à sa production un débouché important sur les marchés somalis et abyssins.

En somme, pour l'importation des objets d'alimentation, la France occupe une situation importante et susceptible de s'améliorer encore.

Tableau des Importations de la Côte Française des Somalis de Mai à Décembre 1899.

B. — Produits manufacturés.

OBJETS IMPORTÉS	VALEUR EN FRANCS DES OBJETS IMPORTÉS par pays de provenance							VALEUR totale	DROITS à l'entrée
	France	Angleterre	Aden	Egypte	Belgique	Autriche	Turquie d'Asie		
Savons	21.894	»	1.082	»	»	»	»	22.976	Franchise
Bougies	5.971	»	406	94	»	»	»	6.471	—
Tissus de coton écrus	10.859	89.174	75.283	»	»	»	»	175.316	—
Tissus de coton blanchis, teints et imprimés	28.277	62.439	64.154	4.905	»	»	3.080	162.855	—
Tissus de soie	91.258	3.597	10.702	»	»	»	»	105.557	—
Vêtements confectionnés	23.115	1.100	9.530	962	»	»	»	34.757	—
Chaussures	13.345	1.287	2.916	545	»	»	»	18.093	—
Coutellerie	12.957	»	707	»	»	2.246	»	15.910	—
Articles de ménage	14.941	»	3.255	»	20.985	»	»	39.181	—
Meubles	15.495	»	3.333	149	«	902	»	19.879	—
Bimbeloterie	16.128	»	1.581	2.151	»	316	»	20.176	—
Total	254.240	157.597	172.999	8.806	20.985	3.464	3.080	621.171	

La plupart des articles portés au tableau sont de consommation indigène ou abyssine. Parmi eux les tissus occupent la première place. Si la France l'emporte pour les tissus de soie, employés aux vêtements de l'Empereur et des grands, à certaines pièces détachées du costume et à l'ornement des églises, elle est distancée, et de beaucoup, pour les tissus écrus, blanchis, teints et imprimés qui, servant à l'habillement des gens du peuple, peuvent fournir matière aux transactions les plus importantes. L'Angleterre, l'Amérique et l'Allemagne envoient directement, ou par Aden, des quantités très considérables de ces articles sur le marché somali et abyssin. La lutte est-elle impossible pour nos industriels? Malgré la valeur et la persévérance de nos rivaux, certains faits tendraient à démontrer qu'il y a place aussi pour nos produits nationaux, convenablement choisis et conditionnés. C'est ainsi qu'un commerçant de Djibouti a reçu de Rouen une sorte de cotonnade dite *Abouguédid*, qui a plu aux indigènes et dont les prix sont sensiblement égaux à ceux des similaires d'origine étrangère. Appropriation exacte aux goûts locaux et production à bon marché sont des conditions que nos industriels peuvent parfaitement réaliser.

Quant aux autres articles du tableau, dont l'importance, quoique moindre, ne saurait être considérée comme négligeable, l'importation française dans la colonie l'emporte. Nous verrons plus loin si pour quelques-uns d'entre eux (meubles, bimbeloterie, articles de ménage), la production française a donné tout ce que l'on peut attendre d'elle.

Résumé du commerce général de la colonie de mai à décembre 1899.

Exportations		599,659 fr.	72
Importations.	Objets d'alimentation	1,668,954	54
	Produits manufacturés	621,171	»
	TOTAL	2,889,785 fr.	26

Dans ce total ne figurent pas les articles secondaires d'importation ou ceux qui ne peuvent se grouper sous une dénomination commune. Ne figure pas non plus un des articles qui font l'objet d'un des trafics les plus importants en Abyssinie, les armes (1).

En somme, pour un établissement colonial aussi récent, de population aussi faible, les résultats obtenus sont satisfaisants. Peuvent-ils encore s'améliorer? L'étude qui suit sur le commerce de Harrar, en nous montrant la variété et l'importance des besoins chez nos voisins et amis d'Abyssinie, précisera l'étendue des ambitions permises à notre colonie.

IV. — COMMERCE DE LA COTE DES SOMALIS AVEC L'ABYSSINIE.

Harrar, grand entrepôt des produits abyssins, est en outre le centre des opérations commerciales avec l'Europe. Un tableau des affaires traitées à Harrar nous renseignerait donc exactement sur les résultats acquis par le commerce européen en Abyssinie et sur ceux qu'il peut encore espérer.

Ce tableau, nous avons la bonne fortune de le posséder. M. Riés, conseiller du commerce extérieur à Aden, a publié sur les relations avec l'Abyssinie du port français de Djibouti et des ports anglais de Zeylah, Berberah, Boulhar, un travail très exact et très intéressant dont nous allons indiquer les points essentiels (2).

---

(1) L'importation des armes à Harrar a atteint en 1897-98 le chiffre de 3 millions de francs, dont la plus grande partie revient à la France. (Voir plus loin, page 68).

(2) Ce travail, qui a paru dans le *Moniteur officiel du commerce* du 9 février 1899, n'indique pas à part les chiffres qui intéressent directement Djibouti, ni à l'exportation, ni à l'importation.

Cliché du marquis de Kéroman, Capitaine de cavalerie.
Femme abyssine.

Exportations du 1er avril 1897 au 31 mars 1898.

L'ensemble des exportations s'est élevé à *6,935,000 francs* pour sept articles seulement.

Le *café* entre dans ce total pour une somme de 3,500,000 fr. C'est là évidemment un article destiné à un plus grand avenir, on en conviendra, si on se rappelle d'une part que l'étendue des terres plantées en café ne représente qu'une faible partie des terres utilisables, d'autre part que la valeur de certains cafés abyssins atteint celle du Moka sur les marchés d'Amérique et d'Angleterre. Puis viennent l'*or* avec 1,400,000 francs, l'*ivoire* avec 1 million de francs, les *peaux de toute espèce* avec 615,000 francs, la *civette* avec 345,000 francs, la *cire* avec 75,000 francs.

Et l'exportation ne porte pas sur tous les produits abyssins. En laissant de côté ceux qui semblent réservés à la consommation indigène (*Dourah*, *piment rouge*), d'autres peuvent très bien devenir l'objet d'une exportation de quelque importance. Les *bois précieux*, avec des moyens de transport plus pratiques, viendraient s'ajouter à ceux que nous retirons de l'Afrique occidentale. Le *coton*, très beau et usité seulement pour le tissage des toges indigènes, n'attend pour voir sa production s'accroître qu'une demande régulière du commerce européen. Enfin les pays Issas fournissent un contingent insuffisamment utilisé de *gommes*.

Importations.

Les importations, pendant la même période, ont atteint le chiffre de *12,482,000* francs, répartis sous 7 chefs principaux :

1° *Objets d'alimentation* = 439,500 francs, 18 articles.

Le *sel* tient la tête avec 160,000 francs. Il est tiré en partie du *lac Assal*, situé sur notre territoire, et sert dans certaines régions de l'Abyssinie non seulement de condiment, mais de monnaie divisionnaire. Le *sucre*, qui vient ensuite avec 97,000 francs, est expédié de Trieste et de l'île Maurice. Pour les *liqueurs* (absinthe Pernod, Picon, cognac ordinaire, rhum, absinthe inférieure), la France accapare la moitié de la somme de 88,500 francs qu'elles représentent. Elle partage avec la Grèce pour les *vins rouges*, qui montent à 41,000 francs.

L'Abyssinie abondant en richesses agricoles de toute sorte, ce n'est évidemment pas du côté de l'alimentation que doivent porter surtout les efforts des exportateurs européens.

2° *Cotonnades* = 7,228,000 francs, 13 articles.

Ici les *cotonnades américaines* atteignent le plus gros chiffre avec 2,500,000 francs. Employées par les indigènes (Abyssins et Musulmans) qui s'en font des pantalons et, sauf dans la classe aisée, des chemises, elles représentent, par la quantité et la facilité de leur écoulement, un des articles les plus intéressants de l'exportation, et il est regrettable que la France en ait abandonné à d'autres le monopole. Même observation pour les *indiennes* (1,325,000 francs), fabriquées à Manchester et importées de Bombay par les marchands indiens, ainsi que pour les *cotonnades blanches rayées* (1,500,000 francs, Angleterre et Allemagne) réservées aux chemises des indigènes aisés.

Les *cotonnades rouges*, exportées des Indes néerlandaises et d'Allemagne et employées pour vêtements de femmes, les *pagnes*, exportés d'Angleterre et de Suisse, fournissent aussi un contingent appréciable (600,000 francs et 500,000 francs). Notons enfin : les *filés coton* (380,000 francs, Allemagne) destinés à tisser les bandes des toges abyssines; les *cotonnades bleues* (175,000 francs, Indes anglaises et néerlandaises), servant à faire certains vêtements de femmes ; la *mousseline*

(100,000 francs, Angleterre et Allemagne) dont les Abyssins s'enveloppent la tête ou se font des ceintures.

Même à supposer des progrès rapides chez les indigènes, ces articles, qui demandent un outillage compliqué, ne pourront de longtemps être produits par les Abyssins, et resteront pour l'initiative et l'ingéniosité des industriels européens l'occasion des transactions les plus considérables.

3° *Lainages* — 540,000 francs, 5 articles.

Nous relevons : *Tapis d'Europe* (200,000 francs, Angleterre et Autriche) ; *tapis d'Orient*, (175,000 francs, Bassorah) ; *draps noirs* pour burnous (160,000 francs, Allemagne).

Sauf le dernier article, la somme est constituée par des objets de luxe, de consommation momentanément limitée.

4° *Soieries*. — 249,000 francs, 3 articles.

La *soie*, employée seulement par les grands et les églises, est importée pour 200,000 francs, représentant des étoffes communes venues de France, d'Allemagne et de Suisse, les *satins noirs* pour 40,000 francs.

5° *Armes et munitions*. — 3,023,000 francs, 9 articles.

Les armes se vendent couramment, mais le négus et le ras Makonnen sont les plus grands acheteurs. Le fusil préféré est le *fusil Gras*, qui, avec quelques fusils de modèles divers, constitue le plus gros chiffre de l'importation, 2,500,000 francs, auxquels il faut joindre 250.000 francs de *cartouches Gras*. Les *sabres*, en particulier les anciens modèles de cavalerie, fournissent une somme de 100,000 francs, les *revolvers* 70,000 francs, les *munitions* pour revolvers et fusils autres que le Gras, 80,000 francs.

Notons que la France tient la première place dans cet article dont l'importation, étant donné le goût des Abyssins pour les

armes, ne peut que se développer parallèlement au développement de la richesse générale du pays.

6° *Verreries et verroteries.* — 1,076,000 francs, 4 articles.

En dehors des *perles*, importées d'Allemagne et de Trieste pour une somme de 1,000,000 de francs, il faut noter 70,000 francs de *carafons et verres* de provenance française, belge et autrichienne.

Ces deux articles, surtout le premier, paraissent de consommation courante et susceptibles de s'accroître.

7° *Divers.* — 1,277,500 francs, 24 articles.

Ce chapitre comprend des articles d'importance variée, parmi lesquels figure en première ligne pour 180,000 francs la *coutellerie*, importée de France, d'Angleterre et d'Allemagne. Les *objets émaillés*, de provenance uniquement allemande, approchent de la coutellerie avec leur chiffre de 175,000 francs. Trois objets : *tasses à café* avec anses, *limes*, *chapeaux* se présentent chacun avec une importation de 150,000 francs. Pour les deux premiers, l'Angleterre et l'Allemagne se partagent la vente; pour le troisième, la France est l'unique fournisseur. Enfin 5 articles, *papier à ecrire*, *parfumerie*, *peaux maroquinées*, *lampes*, *plaques à pain* atteignent chacun 50,000 francs, l'importation française l'emportant de beaucoup pour les deux premiers.

En résumé, plus encore que par la valeur, l'importation européenne est intéressante par la variété des produits qu'elle représente. 76 articles y figurent, témoignant que les indigènes ont quelques-uns des besoins, et apprécient déjà dans une certaine mesure les commodités de la vie européenne.

Résumé du commerce de la côte des Somalis avec l'Abyssinie du 1er avril 1897 au 31 mars 1898.

Exportations	6.935.000 fr.
Importations	13.833.000
TOTAL.	20.768.000 fr.

Le commerce avec l'Abyssinie a-t-il atteint le maximum de son développement, ou peut-on espérer le voir grandir encore?

L'Abyssinie offre des ressources naturelles immenses, matière inépuisable pour l'exportation européenne. L'agriculture, favorisée par un climat qui permet les cultures des latitudes les plus variées, l'élevage, facilité par un grand nombre de prairies où vit une race estimée de mulets (1) et de chevaux, ne demandent, pour atteindre leur plein développement, que des débouchés sur la côte.

Quant à l'importation, son champ d'action peut s'étendre indéfiniment. *L'industrie en Abyssinie n'existe pas*, et même en admettant que rien ne vienne entraver les tendances actuelles du pays qui, sous l'impulsion de son grand empereur Ménélik, se révèlent nettement progressistes, elle n'existera pas de longtemps encore. D'autre part, les besoins sont considérables, besoins essentiels, comme ceux du vêtement, de la vie courante, de l'armement, qu'il faut satisfaire dès à présent, besoins de luxe, encore rudimentaires, mais que le dévelop-

(1) Les mulets d'Abyssinie ont fait montre de qualités d'endurance remarquables au cours de la dernière guerre franco-hova, où nous en avions employé un assez grand nombre.

pement de la richesse nationale et le contact plus régulier des Européens doivent forcément accroître.

Il y a là, pour l'industrie européenne — pour la nôtre en particulier — un terrain éminemment propice pour exercer son activité et son ingéniosité. Nous avons indiqué ailleurs les deux conditions essentielles du succès : appropriation exacte aux goûts et aux besoins des indigènes, production à bon marché.

Pour mettre nos importateurs en garde contre les chances d'insuccès, nous terminerons par ces sages conseils de M. Riès.

« Je dirai à mes compatriotes, et c'est l'expérience de vingt-
« cinq années de commerce avec ces contrées qui me permet
« cette observation, d'éviter « l'emballement », de ne rien
« entreprendre qui n'ait été mûrement étudié, étudié à fond.
« Ils n'ont pas affaire ici à des sauvages, mais bien à un
« peuple essentiellement commerçant, qui a sa civilisation,
« ses habitudes, et aussi sa routine, dont il faut tenir compte
« si l'on veut éviter des déboires certains. »

CONCLUSION

AVENIR DE LA COLONIE FRANÇAISE DE LA COTE DES SOMALIS.

Exposée aux ardeurs d'un soleil tropical et dénuée de ressources propres, notre colonie de la Côte des Somalis, semblait par elle-même peu désignée pour devenir un établissement de quelque importance. Nous l'avons vue pourtant naître et se développer en peu de temps, et présenter tous les caractères d'une création viable. Bourg obscur au début, son chef-lieu, Djibouti, atteignait en dix ans une population de 15,000 habitants. Fait non moins caractéristique, la subvention accordée à la colonie, une fois l'installation première achevée, allait en diminuant dans des proportions importantes. Il avait suffi au nouvel établissement pour atteindre et dépasser la prospérité de colonies beaucoup plus anciennes, de recueillir simplement les avantages de sa situation géographique, qui désignait Djibouti comme port de ravitaillement et d'escale et port de transit pour l'Abyssinie.

Quel peut être l'avenir de notre colonie?

Djibouti port de ravitaillement et d'escale.

Situé sur la route qui conduit à nos possessions d'Extrême-Orient et à notre grande colonie de Madagascar, Djibouti constitue pour nos navires de guerre un point de ravitaillement et d'escale très important. Il possède déjà l'eau en quantité suffisante. La viande de boucherie ne lui fera pas défaut et les légumes y abonderont, quand la ligne du chemin de fer aura atteint Harrar. D'autre part, sa rade est sûre et profonde, et d'importants travaux d'amélioration sont déjà achevés, d'autres en voie d'exécution. Que lui manque-t-il pour attirer en outre les bateaux du commerce et recevoir la visite régulière des grands paquebots postaux ? (1) Les deux ports rivaux de Périm et d'Aden présentent à la navigation des inconvénients. Périm est une île inculte, Aden, amoncellement de rochers, ne produit rien par lui-même et n'a pas d'eau de source ; de plus, il se trouve un peu en dehors de la ligne directe des navires. Ils ont, il est vrai, l'un et l'autre l'avantage d'une existence déjà longue et d'habitudes établies ; mais quand la jetée du Marabout atteindra 900 mètres, longueur nécessaire pour permettre le débarquement à quai des marchandises, quand Djibouti possédera un dépôt de charbon et des approvisionnements plus variés, n'est-il pas certain que le courant de la navigation se portera de plus en plus vers notre port, au détriment de ses concurrents anglais ?

---

(1) Compagnies européennes allant aux Philippines.
— Allemandes — à la côte d'Afrique.
— Anglaises — en Chine et à Zanzibar.
— Hollandaises — à Java, etc.
— Russes — en Chine, etc.
— Japonaises — de Marseille à Yokohama.
— Autrichiennes — en Chine.
— Kédiviales desservant la mer Rouge.

Djibouti principal port de transit de l'Abyssinie méridionale.

Pour la France, comme pour les deux autres nations européennes établies sur la côte orientale d'Afrique, l'Abyssinie est

Cliché de M. Paul Buffet.

Un grand chef abyssin.

le client dont il importe de se ménager les bonnes grâces. Rien de plus facile à la France. Depuis un demi-siècle elle entretient

avec l'Abyssinie des relations amicales que ni compétitions de territoire, ni dissentiments plus graves n'ont jamais troublées. Des faits récents, l'envoi d'un ministre plénipotentiaire français à Addis-Ababa, la concession à une Compagnie française d'une ligne de chemin de fer qui doit être uniquement construite sur territoire français et abyssin, montrent que ces bonnes dispositions subsistent.

En face d'un pays riche, dont les produits variés ne demandent que des débouchés, où, d'autre part, l'industrie n'existe pas et où les besoins vont grandissant, la France a donc pris immédiatement position. Son commerce avec Harrar a atteint déjà, nous l'avons vu, un chiffre important, pour une période de huit mois. Et dans ce chiffre ne figurent ni les armes, ni l'argent monnayé, ni les matériaux destinés à la construction du chemin de fer, ni le trafic direct entre la côte et Addis-Ababa.

Peut-on espérer mieux encore, et quels seraient les moyens d'accroître notre situation? Nous savons par des documents certains que le commerce du port anglais d'Aden avec les ports somalis et danakils accuse en 1898-1899 une augmentation de près de cinq millions (1). La France a-t-elle une part correspondante dans cette augmentation générale du trafic avec l'Abyssinie? On en pourrait douter. L'établissement anglais de Zeylah possède sur notre colonie de Djibouti l'avantage d'une longue possession. A Zeylah, l'ancienneté et l'importance des transactions avec Harrar ont accumulé une grande quantité de moyens de transport, qui assurent la rapidité et le bon marché des communications. Il arrive par là que des colis emmagasinés à Djibouti sont dirigés par mer sur Zeylah, pour être expédiés de là en Abyssinie.

Cet état de choses doit se modifier à notre avantage par l'ouverture du chemin de fer de Djibouti à Harrar.

---

(1) 33,351,000 en 1898-99, contre 28,602,000 en 1897-98. (Note de M. Riès.)

Premières constructions de la voie ferrée de Djibouti à Harrar et départ d'une caravane pour l'Abyssinie.
(Diorama de l'Exposition de la Côte française des Somalis, exécuté par M. Henry d'Estienne, d'après la maquette de M. Marius Perret.)

Il est bien évident, en effet, que le chemin de fer tuera dans un temps plus ou moins long le transport par caravanes et que, celui-ci disparaissant, le commerce de Harrar et de l'Abyssinie prendra tout naturellement le chemin de Djibouti. Tous les avantages se porteront désormais d'un côté : rapidité des transports, qui nous permettra d'échanger les fruits et les légumes qui manquent à notre colonie contre les poissons de mer dont les Abyssins sont très friands ; facilité des transports, qui ouvrira des débouchés à des marchandises négligées avec les moyens actuels, comme les bestiaux, ou de trop peu de valeur, comme les grains, pour supporter les frais d'un tarif élevé à la tonne ; économie enfin, à mesure que l'importance grandissante du trafic permettra à la Compagnie des chemins de fer d'abaisser ses prix. La modicité, ou dans certains cas même, l'absence complète des droits de douane sur notre territoire fait préférer quelquefois la voie de Djibouti à la voie de Zeylah, malgré l'infériorité actuelle de Djibouti (1). Que doit-on espérer lorsque, à cet avantage de la franchise, Djibouti aura joint la rapidité, la facilité et l'économie des transports ?

* * *

Nous avons exposé les raisons qui ont transformé en peu de temps notre colonie de la côte des Somalis en un établissement non négligeable, et les moyens qui doivent assurer ses progrès dans l'avenir. Nous voudrions avoir fait partager au lecteur cette conviction que, si chacun y contribue dans la mesure de ses moyens, les pouvoirs publics en soute-

(1) Pour un lot de marchandises dont le transport à Harrar par Zeylah coûte 1178 francs, un négociant établi dans notre colonie calcule que l'économie réalisée, du fait de l'infériorité des droits de douane, serait de 145 francs, en prenant la voie de Djibouti. (Voir *Bulletin de l'Office colonial.*)

nant et en faisant connaître notre possession naissante, les armateurs, industriels et commerçants, en suivant l'impulsion donnée, Djibouti deviendra, sous peu, un port important de ravitaillement et d'escale et le grand entrepôt commercial de l'Abyssinie.

ANNEXE

TAXES ET CONTRIBUTIONS

Depuis le 1er janvier 1900, les impôts indiqués ci-dessous seront perçus dans le territoire du Protectorat.

A. — Contributions directes.

1° 5 0/0 sur la valeur locative des propriétés bâties ;

2° Droit d'occupation de terrain, de 5 francs, et de 3 francs sur les cases indigènes d'après leur étendue.

3° Patente fixée ainsi qu'il suit :

1° Banquiers, armateurs ou consignataires de navires, société de constructions de chemins de fer, de routes et de maisons. . . . . 200 fr.

2° et 3° Négociants suivant catégorie . . . 150 et 200

4° Boutiquiers et détaillants divers 50

B. — Contributions indirectes.

1° Taxes de consommations perçues à l'importation.

Alcools et liqueurs alcooliques :

				fr.	c.
Au-dessous de 50	degrés,	l'hectolitre	. . .	30	»
» 50 à 70	»	»	. . . .	50	»
Au-dessus de 70	»	»	. . . .	100	»

I. — *Boissons.*

Vins en fûts, l'hectolitre	5	»
Vins mousseux et assimilés, l'hectolitre	0	25
Vins de liqueur, le quinquina y compris (la bouteille étant considérée comme litre), l'hectolitre	15	»
Vins en bouteilles autres que mousseux, la bouteille	0	10
Vermouth (la bouteille considérée comme litre), l'hectolitre	25	»
Bière et cidre (la bouteille considérée comme litre), l'hectolitre	5	»
3° Taxes diverses :		
Dattes, les 100 kilos	2	»
Douroh	1	»
Farine	2	»
Grains (orge, blé, maïs), les 100 kilos	1	»
Son	1	»
Huile	5	»
Pétrole	2	»
Riz	2	»
Tabac fabriqué	25	»
Tabac en feuille	15	»
Haschick et pâtes au haschick, le kilog.	2	50
Kate, les 100 kil.	50	»

II. — *Droits de sortie.*

Chameau, par tête	12	»
Cheval, par tête	16	»
Mulet	16	»
Ane	6	»
Bœuf	2	»

Mouton	0 50
Chèvre	0 50
Peaux de bœufs, les 100 peaux.	25 »
Peaux de chèvres et moutons, les 100 peaux . .	5 »
Les peaux à destination de France seront exemptes.	
Alcools et produits similaires au-dessous de 50 degrés, le litre ou la bouteille.	0 05
Alcools et produits similaires, 50 degrés et au-dessus, le litre ou la bouteille	0 10

III. — *Droits de navigation.*

1° Abonnement des embarcations et loutres naviguant entre les différents ports du Protectorat et faisant le service des rades :

Par trimestre	Loutre, par tonne de jauge. . .	1 50
	Embarcation par passagers pouvant être embarqués.	0 75

Cet abonnement est obligatoire pour les embarcations se livrant exclusivement au transport des passagers.

Il est facultatif pour les loutres naviguant entre les ports du Protectorat; mais ceux qui ne seront pas abonnés ne pourront participer au travail des Ports et Rades. En cas de non-abonnement, ils seront soumis au tarif suivant :

2° Visa d'expédition des loutres naviguant entre les ports du Protectorat, mais sans abonnement ou naviguant au delà de ces ports dans le golfe d'Aden :

Par tonne de jauge, avec minimum de perception de 1 franc	0 25
Par passagers	0 25

Ces droits sont perçus par voyage.

3° Taxes sur les boutres faisant la navigation au long-cours, autorisés à arborer le pavillon français :

Par an	Par tonne de jauge	5 »
	Par homme d'équipage.	5 »

C. — Contributions diverses.

1° Taxes sur les emplacements concédés et non occupés :

3me trimestre, par mètre carré.	0 20
4me — —	0 40
2me année —	1 »
2° Taxe télégraphique d'Obock à Périm, par mot.	0 15
De Djibouti à Obock, par mot.	0 20

3° Droits sur les actes de l'état civil, de juridiction civile, commerciale, criminelle; des actes notariés, administratifs; de navigation et divers :

Tarif fixé par l'arrêté local du 12 novembre 1899.

4° Droits sur les armes :

Armes à feu, par pièce.	4 »
Cartouches, le cent	2 »
Poudre à feu, le kilog.	0 50
Capsules —	4 »
Cartouches métalliques vides, le kilog.	0 25

5° Droits d'abatage :

Pour un chameau.	2 »
Pour un bœuf	1 »
Pour une chèvre ou un mouton	0 25

6° Taxes d'inscription des émigrants par coolie engagé pour servir hors du Protectorat . . . . . 5 »

Cette taxe n'est pas applicable dans le cas de recrutement

pour le service d'une administration coloniale on métropolitaine.

7° Taxes sur les indigènes embarqués sur les navires de commerce, par tête . . . . . 5 »

8° Taxes sur les indigènes chauffeurs embarqués sur les navires postaux, par tête. . . . . 1 »

9° Passeports délivrés aux indigènes, par passeport. 10 »

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE PREMIER. — **Historique.**

Origines et développement de la Colonie jusqu'en 1896. — La Colonie de 1896 à 1900. — Administration en 1900. — Budget de 1900. (Pages 1 à 16.)

CHAPITRE II. — **Le pays et ses habitants.**

Description sommaire du pays. — Limites. — Côtes. — Djibouti. — Intérieur. — Le désert. — Ethnographie : la vie au désert; races indigènes : Davakils, Somalis, Gallas. — État social. — Climat. — Hygiène. — Faune. — Flore. (Pages 17 à 34.)

CHAPITRE III. — **Développement économique.**

I. — *Voies de communications.*

Voies de communications par terre. — Routes commerciales vers l'Abyssinie : routes italiennes; routes anglaises; routes françaises. — I. Route de Djibouti à Harrar : 1° de Djibouti à Gueldeïssa; 2° de Gueldeïssa à Harrar. — Harrar. — Organisation, coût et conditions des transports par caravanes. — Coût et conditions des transports par chemin de fer; 3° route de Harrar à Addis-Ababa et Ankober. — Service postal. — II. Route de Djibouti au Choa. — Voies de communications par mer. — Prix du fret. — Câble. (Pages 35 à 52.)

II. — *Commerce.*

I. — Commerce local et industrie de Djibouti. — II. Agences commerciales à Harrar et à Addis-Ababa. — III. Commerce général de la Colonie. — IV. Commerce de la côte des Somalis avec l'Abyssinie. (Pages 52 à 71.)

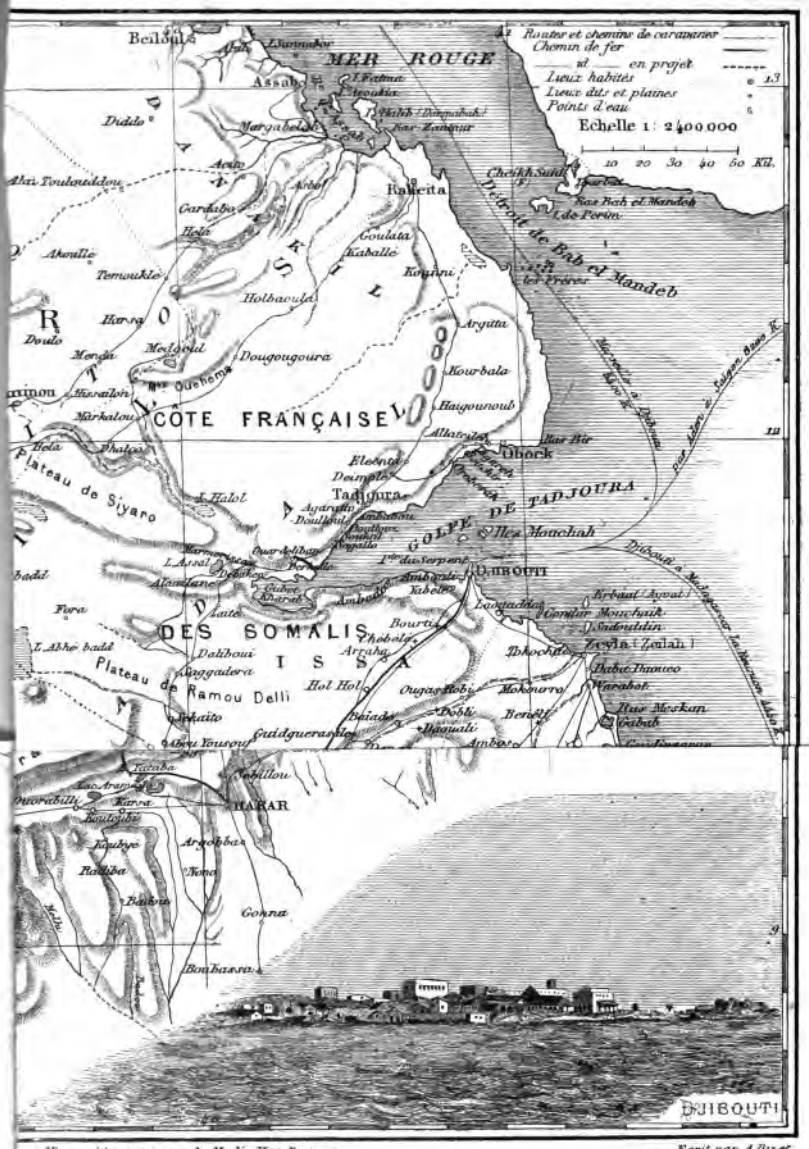
Conclusion.

Avenir de la Colonie française de la côte des Somalis. — I. Djibouti, port de ravitaillement et d'escale. — II. Djibouti, principal port de transit de l'Abyssinie méridionale. (Pages 73 à 79.)

Annexe.

Taxes et contributions. (Pages 81 à 85.)

Paris. — Imprimerie Paul DUPONT, 4, rue du Bouloi. — 347.4.1900


Routes et chemins de caravanes
Chemin de fer
id. en projet
Lieux habités
Lieux dits et plaines
Points d'eau
Echelle 1: 2400000
10 20 30 40 50 Kil.
MER ROUGE
Beilûl
Assab
Raheita
Obock
Tadjoura
GOLFE DE TADJOURA
Ile Moucha
DJIBOUTI
COTE FRANÇAISE
DES SOMALIS
Zeila
HARAR
Bohassa
Gonna
Plateau de Siyaro
Plateau de Ramou Delli
Détroit de Bab el Mandeb
Cheikh Said
Ras Bir
Ras Bab el Mandeb
I. de Perim
les Frères
Ras Mosqan
Gabab
Ambouli
Bouri
Arrahe
Hol Hol
Dobli
Bereh
Ambora
Dikhoubi
Dabe Thanoco
Warabok
Mokenarra
Ougas Robi
Dahoui
Laggadera
Dahlitto
Abru Yousouf
Guidgueraghe
Tobillou
Ouorebilly
Kaabe
Kaabe Aramo
Boulgibe
Kaubye
Ardebbas
Kono
Ralliba
Balora
Wells
Dikoua
Ras Ali
Ras Bir
Ras Bab el Mandeb
Mer Rouge
Golfe de Tadjoura
Golfe de Zeila
Mer d'Oman
Mer d'Arabie
Mer d'Aden
Mer d'Abyssinie
Mer de Mozambique
Mer de Madagascar
Mer de Nubie
Mer de Somalie
Mer de Zanzibar
Mer de Bab el Mandeb
Mer de Djibouti
Mer de Zeila
Mer de Harar
Mer de Bohassa
Mer de Gonna
Mer de Ralliba
Mer de Balora
Mer de Kaubye
Mer de Ardebbas
Mer de Kono
Mer de Kaabe
Mer de Ouorebilly
Mer de Tobillou
Mer de Guidgueraghe
Mer de Abru Yousouf
Mer de Dahoui
Mer de Laggadera
Mer de Dahlitto
Mer de Dikoua
Mer de Ras Ali
Mer de Ras Bir
Mer de Ras Bab el Mandeb
Mer de Ras Mosqan
Mer de Gabab
Mer de Ambouli
Mer de Bouri
Mer de Arrahe
Mer de Hol Hol
Mer de Dobli
Mer de Bereh
Mer de Ambora
Mer de Ougas Robi
Mer de Mokenarra
Mer de Warabok
Mer de Dabe Thanoco
Mer de Dikhoubi
Mer de Zeila
Mer de Ouorebilly
Mer de Kaabe Aramo
Mer de Boulgibe
Mer de Kaubye
Mer de Ardebbas
Mer de Kono
Mer de Ralliba
Mer de Balora
Mer de Gonna
Mer de Bohassa
Mer de Harar
Mer de Tadjoura
Mer de Obock

DT 41
V123

REFERENCE
BOOK

THIS BOOK
DOES NOT
CIRCULATE

18 F 00

22

En route pour l'Abyssinie

6168